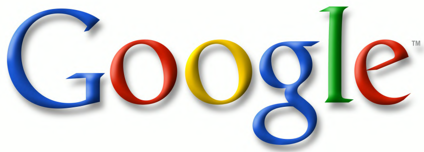






Felipe Estrada Paniagua

Administración Estrada Cabrera

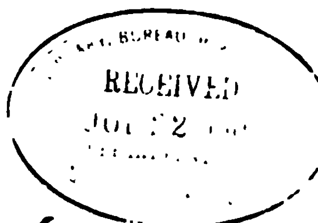
RESEÑA

DE LOS PROGRESOS ALCANZADOS EN LOS RAMOS DE ADJUDICACIÓN DE TERRENOS, FERROCARRILES, CARRETERAS, PUENTES, COMUNICACIONES POR CORREO, TELÉGRAFO Y TELÉFONO, Y PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

GUATEMALA:
IMPRESA EN LA TIPOGRAFÍA NACIONAL.
1904.



Felipe Estrada Paniagua



ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

RESEÑA

DE LOS PROGRESOS ALCANZADOS EN LOS RAMOS DE ADJUDICACIÓN DE TERRENOS, FERROCARRILES, CARRETERAS, PUENTES, COMUNICACIONES POR CORREO, TELÉGRAFO Y TELÉFONO, Y PRODUCCIÓN AGRÍCOLA



GUATEMALA.
Impresa en la Tipografía Nacional.
[illegible]



Licenciado Don Manuel Estrada Cabrera.

Presidente Constitucional de la República, Benemérito de la Patria y Jefe del Partido Liberal de Guatemala



ÍNDICE



Administración Estrada Cabrera.

PRELIMINAR

La muerte trágica del General don José María Reyna Barrios, acaecida el 8 de febrero de 1898 por la mano criminal del audaz extranjero Oscar Zóllinger, llevó á la Presidencia de la República al Licenciado don Manuel Estrada Cabrera, quien ya desde el mes de septiembre del año anterior se encontraba alejado de la vida política.

Tomó posesión de aquel alto puesto precisamente en los momentos de mayor peligro, ya que sobre el cadáver, tibio aún, del infortunado Mandatario de la Nación, se desencadenaba, sangrienta, implacable y feroz, la horrible tempestad de ambiciones que tenían por base el desgarramiento de la Constitución liberal y el cambio absoluto de instituciones.

Llegó al poder el señor Licenciado Estrada Cabrera, en virtud del Artículo 69 de la Carta Fundamental, que previene que habrá dos Designados electos por la Asamblea para que, según el orden y el caso que la Constitución expresa, substituyan al Presidente de la República. El orden es el de categoría numérica y el caso el de falta absoluta del Presidente

El Decreto número 360 dice literalmente: "La Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala, Decreta:—Artículo único.—Declárase electos por la Asamblea primero y segundo Designados á la Presidencia de la República, respectivamente, á los señores Licenciado don Manuel Estrada Cabrera y General don Manuel Soto.—Pase al Ejecutivo para su publicación.—Dado en el Palacio del Poder Legislativo: en Guatemala, á los veintiocho días del mes de abril de mil ochocientos noventa y siete.—Feliciano Aguilar, Presidente.—Francisco Villacorta, Secretario.—Rafael Spínola, Secretario.—Palacio del Poder Ejecutivo, Guatemala, 4 de mayo de 1897.—Publíquese.—José María Reyna Barrios.—Por impedimento del Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación y Justicia, el de Relaciones Exteriores, Jorge Muñoz.

Tan luego como se instaló la Legislatura, el 1º de marzo de 1898, concurrió el señor Estrada Cabrera á hacer la protesta de ley, y en aquel acto importante y solemne; oyó del señor Presidente de la Asamblea Legislativa, entre otras, las siguientes palabras: "Os doy la bienvenida al seno de esta Representación Nacional, y os felicito por vuestra exaltación al puesto elevado que legalmente ocupáis, siendo muy grato devolveros nuestro cordial saludo."

"Congratulo á la República por la paz de que disfruta, ya que es la primera necesidad de los pueblos y la base segura de su bienestar; y abrigo la esperanza de que sabremos aprovecharnos de ese beneficio, agrupándonos todos al rededor de la ley y consagrándonos, con energía y buena voluntad, á



Inauguración del busto del Señor Presidente Estrada Cabrera, en Mazatenango.—21 de noviembre de 1903.

consolidar nuestras instituciones y á conservar nuestras libertades."

"Sólo son firmes y estables las conquistas del patriotismo, y él aconseja que se continúen poniendo en práctica los preceptos de una política sana y honrada, de equidad y de prudencia. como os proponéis hacerlo y como un remedio que reclaman con urgencia las necesidades presentes del pueblo, pudiendo desde luego asegurarse, señor Presidente, que los guatemaltecos os acompañarán hasta el fin de vuestra espinosa jornada, siempre que os encuentren en ese camino, animado de buenos sentimientos, y guiado por los principios de la justicia."

Nada halagadora y sí en extremo penosa y compleja fue la situación que tanto en el orden económico como en el político reinaba en el país al tomar el señor Estrada Cabrera las riendas del poder.

El régimen de papel-moneda imperaba desde que el General Reyna Barrios, en 21 de mayo de 1897, dictó el Decreto número 527 por el cual relevó á los Bancos legalmente establecidos en la República, de la obligación que tienen de verificar sus pagos en moneda corriente de plata ú oro, facultándolos para hacerlos con sus propios billetes, aunque hubiera estipulación en contrario, y para que con los mismos billetes llenasen la falta de numerario que ya se sentía. Como complemento consignóse en ese mencionado decreto, que los billetes emitidos y que se emitiesen por los Bancos, fueran de curso forzoso en todos los pagos y transacciones públicas y privadas, y se consideraran lo mismo que si fuesen moneda metálica en los pagos que en ese concepto se efectuasen en las oficinas nacionales y

entre particulares. El Gobierno quedó subsidiariamente responsable al pago de los billetes en circulación procedentes de los Bancos; pero, en cambio, autorizó á cada uno de estos Establecimientos para emitir nuevos billetes pagaderos al portador.

La revolución que estalló en Occidente el 8 de septiembre y la que pocos días después surgió en Oriente, obligaron al General Reyna Barrios á levantar un numeroso ejército y á hacer fuertes y extraordinarios gastos en elementos de guerra; y tuvo que recurrir á empréstitos entre los particulares y los establecimientos bancarios: el 21 de septiembre de 1897 se levantó un empréstito por valor nominal de un millón quinientos mil pesos, con interés de uno por ciento mensual, y, además, se emitieron doscientos mil pesos en bonos de la misma clase del empréstito; y no siendo aún esto suficiente, el 23 del citado mes se acordó suspender los sorteos de los bonos denominados de tres millones, de la Deuda Flotante, de Acatán y de la Exposición.

Por decreto y acuerdo de 9 de diciembre de 1897, fueron cerrados todos los Establecimientos de enseñanza de la República; y por decreto número 552 de 12 de enero de 1898, el General Reyna Barrios dispuso, en beneficio de los Bancos, que las Letras giradas por la Dirección General de Cuentas á cargo de la Tesorería Nacional y á favor de los particulares que con sus firmas garantizaban en algunos Bancos el valor que aquéllas representaban, y que el Gobierno había recibido para pago de sueldos civiles y militares anteriores al Empréstito de septiembre de 1897, lo mismo que los créditos por saldar procedentes del negocio de acuñación de plata y los del

Empréstito que los mismos Bancos hicieron al Gobierno en el mes de mayo próximo anterior, se amortizaran con el producto de las rentas de papel sellado, habilitación de libros y excención de servicios, para lo cual dichas rentas quedaron consignadas á los Bancos; y el de Guatemala, mediante el ½%, fué el encargado de tal servicio, adeudando al Gobierno lo que se pagara á los tercenistas por el tanto por ciento que la ley establece. Todos los créditos á que se refiere este Decreto debían liquidarse el 30 de marzo del expresado año, abonando á los Bancos el interés de 12% anual, pagadero por mensualidades vencidas, comenzando el 30 de abril, y tomándose los intereses del producto de las mismas rentas consignadas.

La Tesorería Nacional fué suprimida por acuerdo de 20 de enero de 1898.

El horizonte político, en lugar de aclararse, entenebríase cada vez más, y á medida que esto sucedía tomaba mayores proporciones la mala situación económica en lo relativo al interior de la República, y en cuanto al exterior los cambios subían por manera asombrosa y alarmante. Tanto que el General Reyna Barrios prohibió, bajo muy severas penas, la exportación de plata acuñada. El Decreto que á esta prohibición se refiere es de fecha 27 de enero, tiene número 553, y está fundado:

1º—Que á consecuencia de las dificultades económicas se dictaron las providencias de mayo y diciembre últimos, autorizando á los Bancos para suspender el cambio de billetes, en el primer caso, y limitándolo en el segundo;

2º—Que no resuelto aún el problema que obligó al Gobierno á tomar determinaciones que interrumpían el orden establecido respecto de los cambios, se está en el caso de prevenir ulteriores males;

3º—Que el obstáculo positivamente grave con que el país ha tropezado no tiene su origen en causas de la naturaleza ni en otras que afecten nuestra riqueza esencial, sino en la falta de numerario ó de medios circulantes;

4º—Que restablecido el cambio gradual de los billetes, por el elevado precio de los giros se manifiesta una tendencia marcada á exportar la plata; y que si esto puede ser de utilidad inmediata para los exportadores de metal, traerá sobre el país una penuria extrema de resultados incalculables; y

5º—Que recogidos por los Bancos los billetes en cambio de sus existencias en numerario, y no siendo fácil que en estos momentos realicen su activo, han de precaverse necesariamente contra la posibilidad de un conflicto, y es lógico que reserven sus valores fiduciarios sin emprender nuevos negocios, surgiendo entonces el peligro de que á la falta de los billetes que hoy sirven para las transacciones se agregue la falta de la plata que se habrá exportado.

Desde el 8 de febrero dió principio la ardua tarea del señor Licenciado Estrada Cabrera; y entre esta fecha y el primero de marzo en que se inauguró la Legislatura dictó, aparte de otras muchísimas que sería prolijo enumerar, las siguientes importantes disposiciones:

El 10 de febrero, Decreto número 571, de convocatoria á elecciones de Presidente de la República.

El 11, Decreto número 572, de amplia amnistía é indulto general á favor de todos los guatemaltecos culpables de delito político y comunes conexos, cometidos con anterioridad al día 8 de este mes.

El mismo día 11, Decreto número 573, sobre restablecimiento de la enseñanza pública, y derogatoria del Decreto número 546 de 9 de diciembre de 1897, así como también del acuerdo de la propia fecha respecto á la organización del personal docente.

El 14, acuerdo referente á dejar sin efecto el de 20 de enero, sobre supresión de la Tesorería Nacional.

El 15, acuerdo respecto á que los establecimientos de instrucción primaria continuaran funcionando con el personal que tenían el 9 de diciembre de 1897.

El propio 15, acuerdo por el cual se mandó erogar la cantidad de $3.000, para acudir con ella en auxilio de las respectivas familias de los Jefes y Oficiales que ocurrieron á rodear al Gobierno en momentos difíciles durante la noche del nueve de febrero, y fueron victimados en el recinto de la Comandancia de Armas, por los que pretendieron envolver al país en los horrores de la revolución

El mismo 15, Decreto número 574, sobre restablecimiento de la Sala 6ª de Apelaciones, con residencia en la ciudad de Cobán.

El 16, acuerdo relativo á que la ciudad de San Marcos volviese á ser la cabecera del Departamento del mismo nombre.

El 17, acuerdo de organización de las Juntas Directivas de las Facultades

El 18, Decreto número 575, de derogatoria del número 545 de 8 de diciembre último, sobre el sistema de cédulas fiscales que ninguna utilidad reportaba, ocasionando, por el contrario, fuertes erogaciones, molestias indebidas á los contribuyentes y entorpecimiento en la recaudación de los fondos públicos.

El 22, Decreto número 576, que reglamenta la manera de cancelar ciertos créditos á cargo del Erario, y señala para el efecto, las rentas necesarias, y dispone además que el papel sellado y los timbres que expendía el Banco de Guatemala, los vendan las Administraciones de Rentas, como anteriormente se acostumbraba.

El propio 22, Decreto número 577, referente á que á todas las personas á quienes se les haya confiscado sus bienes, de conformidad con el Artículo 5º del Decreto número 536 de 18 de septiembre de 1897, se les devolverán; debiendo reintegrarse por las oficinas respectivas á los rematarios de dichos bienes, en tal caso, las cantidades que hayan enterado como precio de ellos.

Aludiendo al importante ramo de Hacienda, dijo el señor Licenciado Estrada Cabrera en el primer Mensaje que le tocó dirigir á la Asamblea Legislativa: "Es sensible para mí no poder presentaros, como lo deseara, un cuadro halagador: la depreciación del café, que es el principal ramo de riqueza que tiene la República; los fuertes compromisos que pesan sobre el Erario; las erogaciones extraordinarias que con diferentes motivos se han hecho, y otra multitud de razones que sería prolijo enumerar, y que no se ocultan á vuestra penetración,

han traído las dificultades que con bastante trabajo tendremos que ir venciendo."

La Asamblea Legislativa, justa apreciadora de las penosas circunstancias económicas en que el señor Estrada Cabrera encontró el país á su llegada á la Presidencia de la República, se expresó como sigue, el 16 de abril de 1898, con relación á la Memoria de Hacienda del año fiscal de 1897 á 1898: "Lamenta el señor Ministro la difícil situación del Erario Público, debida á los defectos de la Administración pasada en el ramo de Hacienda, y á la fiebre de emprender y mejorar, apartándose del sendero que marcan el buen sentido y el patriotismo."

Efectivamente, si estudiamos la marcha del manejo de la Hacienda Pública en los últimos doce años, comparando el período de 1886 á 1901 con el de 1892 á 1897, tenemos:

El 15 de marzo de 92, la Deuda Consolidada montaba á la suma de oro	$10 890,895.43
Hoy monta oro	7.537,400.00
Disminución	$ 3 353,495.43

la cual proviene en su mayor parte de la quita ó rebaja que hicieron los acreedores, que ascendió en junio de 1895 á oro $3.267,658.62."

"Lo que en realidad se ha amortizado de esa deuda por pagos son: £92,520 = $462,600 oro, que al cambio de 150%, son $1.156,500 plata."

"Las deudas y empréstitos no consolidados ascienden en 31 de Diciembre:

97 á plata	$21.341,925.49
En 15 de Marzo de 92 ascendían esas deudas á	6.485,872 82
Menos 1.156,500 pagado de deuda consolidada, da un aumento de	13.699,552.67

que se ha tomado en los seis años de 15 de Marzo 92 á 31 de Diciembre de 97."

"Si á esto agregamos el producto de las rentas durante los mismos seis años, tendremos:

1892	$ 8.660,489.82
1893	10.422,752 03
1894	11.851,025.87
1895	14.491,667.17
1896	15 150,741.44
1897	12 479,741.42
Aumento de deuda	13.699,552.67
Suma	$86.755,970.42

absorvida en los seis años 92-97 por los gastos de la Administración y Obras Públicas y servicio de deuda."

"Semejante aumento en los gastos de la Administración y Obras Públicas, mucha parte del cual ha sido exportado, ha venido preparando la agravación de la crisis que nuevamente debía producir el alza y baja del único ramo exportable del país hasta hacer la situación desastrosa."

"En la memoria figura el cuadro probable de las rentas en el año próximo fiscal, cuyo monto se calcula en $11.565,000."

"Por el cuadro de las Rentas Nacionales se ha impuesto la Comisión de la baja tan fuerte que sufrieron aquéllas en 1897, respecto de las del año anterior, siendo las principales las que se refieren á la alcabala marítima, derechos adicionales, licores, excención de servicios y venta y permuta de inmuebles. El primer punto, que se refiere á los derechos marítimos, lo atribuye el Señor Ministro á la disposición que declaró libres muchos artículos con mo-



El Señor Presidente de la República y su Comitiva, en marcha para la colocación del último clavo del Ferrocarril de Cocales á Mazatenango. – 21 de noviembre de 1903.

tivo de la Exposición Centro-Americana, á la dificultad general de los negocios, á la escasez de numerario, á la especial situación política del país, cuya síntesis dió por resultado que el comercio se limitara en sus pedidos á lo más indispensable para el consumo. Juzga la Comisión justas tales apreciaciones."

"Grande es sin duda la cifra que arroja el Pasivo Nacional; pero la Comisión tiene confianza en las fuerzas del país, si éstas son secundadas por una Administración celosa en fomentar la producción, que no se empeñe en sostener impuestos que pugnan con las leyes económicas y que, por lo mismo, lejos de promover y desarrollar la riqueza, tienden á reprimirla."

Por lo expuesto se ve cuán angustiosa era la situación económica de la República al hacerse cargo de la Presidencia el señor Licenciado Don Manuel Estrada Cabrera, y qué labor tan ardua, tan compleja y tan difícil en aquellos tormentosos momentos tomaba sobre sí, para orillar tan escabrosa senda, sin perder ninguno de los progresos conquistados, sin variar de rumbo á las instituciones, y sí mirando siempre hacia adelante y abarcando nuevos y extensos horizontes.

A pesar de tantas dificultades y de contratiempos naturales como el memorable terremoto de Quezaltenango y la erupción del Santa María, el país no se encuentra abatido, sino que lucha con fe y energía por la pronta reparación de sus daños.

He aquí lo que el señor Licenciado Estrada Cabrera, Presidente de la República, dice relativo al ramo de Hacienda en su Mensaje dirigido á la

Asamblea Nacional Legislativa, el 1º de marzo del corriente año:

"Los productos de las rentas ascendieron en el año á $17.586,884.70, suma mayor en $2.484,384.70 á á la que la Asamblea Nacional les calculó.

Los gastos autorizados para el servicio Administrativo fueron de $17.036,938.46 en moneda nacional, y de $429,870.74 en oro, y como la cantidad en que quedaron presupuestos sólo importa $15.096,645.84, resulta un aumento en ellos de $1.940,292.62 moneda nacional y $429,870.74 oro.

Consiste ese aumento en las erogaciones extraordinarias que ocasionó el considerable ejército que hubo necesidad de movilizar, y en el alto precio, que por causa del elevado tipo de cambio de la moneda nacional han adquirido los artículos de que el Gobierno tiene que surtir á muchas de sus dependencias.

Esas circunstancias determinaron la emisión del Decreto número 637, dictado en Consejo de Ministros, que fundado en atendibles y equitativas consideraciones, señaló el impuesto de exportación del café en un peso en oro por quintal.

Lo pagado por la actual Administración en los seis años que lleva de existencia, sube á la considerable suma $3.681,419.14 en moneda de oro y de $75.592,461.73 en moneda nacional; y de estas cantidades, como dato digno de estimarse, hay que señalar que $2.513,152.56 en oro y $12.691,644.01 en moneda nacional, corresponden á compromisos anteriores en el año de 1898, en que me hice cargo de la Presidencia de la República.

Durante los años de 1896 y de 1897, el valor de la importación llegó á superar al de la exportación;

pero tan alarmante signo para el país, desapareció ya en 1898, y de entonces al año de 1903, el valor de la exportación ha excedido al de la importación en $20.932,515.66 moneda de oro."

Aludiendo á estas palabras, la Asamblea Legislativa contestó:

"Uno de los ramos de mayor interés y trascendencia, y acaso el más complicado y difícil, dada la situación en que el país se encontraba al iniciarse vuestro Gobierno, es la de la Hacienda Pública, que afecta naturalmente á todos los trabajos del Estado. Apesar de que los ingresos ascendieron á mayor suma de la que calculó la Asamblea Nacional al fijar el Presupuesto, se produjo el déficit que indica el Mensaje, á causa de los gastos extraordinarios, y no presupuestos, que ocasionó la emergencia que hizo levantar últimamente el considerable ejército para la seguridad y defensa nacional; déficit debido también al aumento del precio que ocasionó el alza del cambio en los artículos importados por el Gobierno para los servicios públicos. Hubo, en consecuencia, necesidad, como decís, de establecer el impuesto de un peso en oro sobre cada quintal de café destinado á la exportación.

Son dignas de estimarse ciertamente las ingentes sumas que, desde que Os encontráis al frente del Ejecutivo, han venido pagándose procedentes de anteriores compromisos. En seis años ascienden esas sumas á $2.513,152 en oro y $12.691,644 en moneda nacional, elevadísimas cifras que harto merecen tomarse en cuenta al considerar el ramo financiero y cuanto afecta la situación rentística del país. Si desde 1898 las importaciones han sido más bajas en

valor que las exportaciones, como oportunamente lo apuntáis, y si con el trabajo asiduo, el incremento de la producción y lo favorable del alza de nuestro ramo principal de riqueza agrícola, se consigue hacer cada vez menos sensible la crisis financiera, que no solamente á Guatemala vino á afectar, sino á muchos otros países de América y de Europa, se podrán ver realizadas las aspiraciones de todos los que se interesan por el bien general."



ADJUDICACIÓN DE TERRENOS

La inteligencia y la mirada del buen Gobernante deben estar á un mismo tiempo en todas las necesidades del pueblo, así para que viva y aumente materialmente, como para que mejore de condición moral é intelectual, sabiéndola unas veces, ignorándola casi siempre, y en otras ocasiones á su despecho y contra su tenaz apego á tradiciones y costumbres arraigadas por el tiempo. Esta labor compleja es un principio universal; pero también lo es que cada pueblo tiene su índole propia, que indica cuáles son los resortes que con mayor eficacia deben mantenerse en movimiento para sostener la vida nacional; y como nuestro país es por excelencia agrícola, en el ensanche del cultivo y las labores de la tierra debe estar de continuo fija y empeñosa la Administración Pública.

Tiende, pues, nuestro trabajo á poner de manifiesto, con la elocuencia irrefutable de los hechos y la inflexible lógica de los números, algo siquiera de lo mucho que en beneficio del país se ha llevado á cabo por el señor Estrada Cabrera, desde el año de 1898 hasta la fecha.

* * *

Los departamentos propiamente llamados orientales, Jutiapa, Zacapa, Chiquimula, la parte norte de Santa Rosa é Izabal, fueron casi en su totalidad adueñados por grandes terratenientes, de suerte que

muchas generaciones de hombres se han sucedido contemplando como cosa imposible la propiedad, y cuando algunos, por excepción tenaces en el trabajo, lograron salir de la condición trabajosa en que á todos les mantiene la pobreza, fué para sustituír á otros propietarios arruinados ó para entrar á formar en el reducido número de los *ricazos*, amasando lenta pero seguramente su fortuna con el trabajo y el sudor de los pobres. A esos departamentos ha querido extender el señor Licenciado Estrada Cabrera, como Gobernante del país, la división de las tierras, ora zanjando diferencias envejecidas, como en el pueblo de Azacualpa, ora distribuyendo en lotes extensas porciones antes en una sola mano estancadas como en la gran parte de "Las Monjas" y de San Jerónimo, haciendas compradas con tal objeto.

La primera, que pertenecía á don Antonio Taboada, y que está situada en jurisdicción de los departamentos de Jutiapa y de Jalapa, fué, durante muchos años, objeto de serios disgustos provocados por la falta de armonía entre los colonos que la habitaban y el propietario, pues aquéllos, además de pagar fuertes sumas de dinero en calidad de arrendantes, vivían, cual si fueran esclavos, sujetos á los trabajos, á los jornales y hasta á los castigos que al patrón se le antojaba imponerles: muchas veces el descontento de los milicianos de Jalapa y de Jutiapa dió origen á revueltas, riñas sangrientas y continuas molestias para el Gobierno. Ya para cortar de raíz esos males, ya para favorecer á aquellos pueblos con la distribución de terrenos y acrecentar la riqueza nacional con el esfuerzo de los nuevos propietarios, el señor Presidente Estrada Cabrera compró dicha hacienda

á la señora viuda de Taboada. El expresado inmueble, tal como lo adquirió el Gobierno se componía de 498 caballerías, de las cuales ya han principiado las adjudicaciones á particulares, y se han dejado 30 caballerías para una nueva población en Jalapa, cuyo trazo, así como las medidas, se practican en la actualidad por una comisión de Ingenieros.

La histórica hacienda de San Jerónimo, situada en el departamento de la Baja Verapaz, fué, como la de "Las Monjas," motivo de constantes desagrados y molestias para el Gobierno y hasta de reclamaciones por parte de sus propietarios, que eran súbditos de la Gran Bretaña, motivados por los choques, riñas, etc., de éstos con los colonos. Conocido es el desgraciado incidente ocurrido á un inglés, quien, en una temporada que hizo con Mr. Harris, condueño de la finca, causó la muerte á un alcalde auxiliar. En obvio de nuevas dificultades y en beneficio de dicho pueblo, el señor Presidente compró la hacienda, compuesta de 400 caballerías 38 manzanas, las cuales están ya lotificadas y sólo se espera la conclusión de los trabajos respectivos para entregar á cada habitante su título de propiedad. Con esta compra también favorece el Gobierno la elaboración del excelente licor, "San Jerónimo," que allá se produce y que nadie ha podido igualar, puesto que, siendo los mismos que lo elaboran cultivadores de la caña que da las mieles que en la fabricación se emplean, y trabajando los cultivadores en terreno propio, esta industria deja de estar sujeta á las trabas que antes le imponían los dueños de la hacienda, quienes tenían monopolizado el cultivo de la caña de azúcar.

Los terrenos de Uspantán, departamento del Quiché, son excelentes por su feracidad, por su buena posición física y por sus envidiables condiciones climatéricas: el señor Presidente dispuso que de ellos se distribuyeran, á título gratuito, 200 caballerías entre los damnificados con motivo del terremoto de Occidente.

* * *

Viviendo en los campos se comprende bien todo el trabajo del pequeño, sin el cual nos moriríamos de hambre, por más que exportemos millones de sacos de café. En una, dos ó tres manzanas de terreno siembra el maíz dos y hasta tres cosechas por año; entre el maíz rastrea el tomate y medra el frijol, no faltan cuatro ó seis matas de plátano, ni su ladera de zacate; después de la cosecha, al pueblo, á la ciudad, al mercado con todo, gracias á la yegua propia que lleva sobre el lomo una carga y otra en el vientre, cuando no va retozando á su alrededor el potrillo de meses, siendo la bestia una productora doble para el campesino; cuando el terreno tiene mayor extensión y hay en él su cuchilla de montaña, el labrador la cuida como á las niñas de sus ojos, la repone, la limpia de malos bejucos, la vela por las noches, cuando no la sueña vestida de hojas de plata y colgada con lianas de oro. El hacha está siempre brillando en un rincón del rancho, sea para rajar el palo propio, sea para el comprado en la heredad vecina, pues ni ha de faltar leña en casa y á veces la venta de una ó dos tareas mantiene á la familia



Ferrocarril del Norte. Casa de Sección.

por muchos días de atraso de cosecha, de enfermedad del hombre, de poca demanda, etc., etc.

Si lográramos un tiempo en que la mayoría de nuestros conciudadanos fuese de pequeños propietarios, con la escuela rural inmediata y una noción sencilla de los deberes patrióticos, habríamos realizado el más bello ideal del patriotismo. A ello tienden los esfuerzos del señor Presidente Licenciado Estrada Cabrera, elocuentemente traducidos en las medidas gubernativas en que nos ocupamos.

* * *

Junto con lo anterior, desde el año de 1898 hasta la fecha, fueron adjudicados 1,080 lotes de terreno que comprenden 19,169 caballerías, 45 manzanas y 1,071$\frac{7}{8}$ varas cuadradas. De todas éstas, 8,772 caballerías, 4 manzanas y 8,681$\frac{7}{8}$ varas cuadradas, cedió el señor Presidente Estrada Cabrera gratuitamente entre milicianos, particulares y Municipalidades, dignos bajo todo concepto de tal gracia, y el resto se vendió á bajo precio, siempre teniéndose en mira, á la par que el interés de las personas, la riqueza y el aumento de la producción nacional.

En seguida presentamos un cuadro que demuestra, por orden de Departamentos, la distribución de los terrenos á que aludimos.

También publicamos los cuadros que se refieren á las diferentes secciones en que están divididas las haciendas de "Las Monjas" y "San Jerónimo," y de la extensa superficie que posée el Gobierno en la hacienda "Concepción la Grande," situada

en jurisdicción del Departamento de Escuintla y de la cual ya ha principiado á hacerse la distribución por el señor Presidente de la República.

TERRENOS TITULADOS

Y HECHOS PROPIEDAD PARTICULAR, DURANTE LA ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA.

DEPARTAMENTO	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas
Amatitlán	433	15	4,553 $\frac{2}{8}$
Alta Verapaz	2,381	50	7,573 $\frac{1}{4}$
Baja Verapaz	1,058	35	1,104 $\frac{3}{4}$
Chimaltenango	547	40	3,463 $\frac{5}{8}$
Chiquimula	556	55	3,048
Escuintla	1,341	24	8,963
Guatemala	511	13	9,539
Huehuetenango	1,964	58	9,356
Izabal	1,878	48	2,372
Jalapa	494	3	9,010
Jutiapa	908	11	9,465
Quezaltenango	333	50	6,471
Quiché	2,566	36	7,735
Retalhuleu	774	11	2,937
Sacatepéquez	329	52	9,303
San Marcos	446	17	6,237
Santa Rosa	555	32	7,058
Sololá	358	48	6,657
Suchitepéquez	538	49	4,795
Totonicapam	440	51	6,417
Zacapa	748	38	5,014
Total	19,169	45	1,071 $\frac{7}{8}$

El cuadro anterior, se descompone por años, y dividido en adjudicaciones gratuitas á Municipalidades y particulares, y adjudicaciones pagadas, del modo siguiente:

TERRENOS TITULADOS

DURANTE LA ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA.

ADJUDICACIONES Á MUNICIPALIDADES.

MUNICIPALIDADES	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Títulos	Adjudicaciones pagadas	Adjudicaciones gratuitas	Total General de Títulos
AÑO DE 1898.							
San Antonio Huista, Huehuetenango	45	40	3,786	1		1	
San Sebastián, Huehuetenango	196	39		1		1	
San Cristóbal Acasaguastlán	110	34	6,673	1		1	
Tectitlán	82	60	182	1		1	
Panzos	8	20	1,381	1		1	
Concepción de Jacaltenango	147	28	3,725	1		1	
Suma	591	39	5,747	6		6	
AÑO DE 1899.							
Acasaguastlán	16	53	7,534	1	1		
San Miguel Acatán, Huehuetenango	494	6	3,387	1		1	
San Gabriel, Baja Verapaz				1		1	
Chinautla				1		1	
Patzum	6	28	5,000	1		1	
Santa Isabel, Huehuetenango	30	23	5,132	1		1	
San Cristóbal Acasaguastlán				1		1	
Huehuetenango	400			1		1	
Cubulco	15	48		1		1	
Suma	963	32	1,053	9	1	8	
AÑO DE 1900.							
Jacaltenango, Huehuetenango	15			1	1		
Municipalidad y vecinos de Sololá	250	51	2,102	1	1		
Chajul	1,196	35	4,238	1		1	
Jacaltenango, Huehuetenango	15			1		1	
Santa Cruz Mulua			3,000	1		1	
Colotenango	119	20	3,112	1		1	
Morazan				1		1	
Tecpam				1		1	
Pazaco				1		1	
Aguacatán	500	30	4,386	1		1	
"El Progreso"				1		1	
Chiquimula				5		5	
Santa Eulalia	115	40	[illegible]	1		1	
Lanquín, Alta Verapaz	1	24	[illegible]	1		1	
Dueñas	2	60	[illegible]	1		1	
Zaragoza	4	63	[illegible]	1		1	
Parramos				1		1	
Acasaguastlán				3		3	
Suma	2,221	16	1,787	24	2	22	

Continuación del Cuadro Anterior.

MUNICIPALIDADES	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Títulos	Adjudicaciones pagadas	Adjudicaciones gratuitas	Total General de Títulos
Año de 1901.							
San Pedro Soloma				1	1		
San Lucas Tolimán	6	32		1		1	
Pajarito y Palemep	7	11		1		1	
Tacaná	746	28	8,014	1		1	
Atescatempa	16	32	7,262	2		2	
Canalitos	10	31	1,365			1	
Suma	787	7	6,641	6	1	6	
Año de 1902.							
Santa Eulalia				1	1		
Aguacatán				4	4		
Vecinos del Chul	4	24	2,436	5	5		
San Cristóbal Cucho	3			1		1	
San Sebastián	10			1		1	
Momostenango	100			1		1	
Ixhuatán				1		1	
Vecinos de "Las Delicias"				10		10	
Milicianos de Momostenango	100			25		25	
Vecinos de Champerico				6		6	
Chiantla	170			1		1	
Río Blanco	20	60	1,239	1		1	
Vecinos de Chinacá y Ocutilá	9	57	5,001	10		10	
Jerez	20		4,917	1		1	
Suma	438	14	3,593	68	10	58	
Año de 1903.							
Santa María Nebaj	1,428	25	2,437	8	8		
Senahú	10	19	3,877	1		1	
San Juan Atitlán				1		1	
Tabuesco	10			1		1	
Bolivia	10			1		1	
Chichitepeque	10			1		1	
Chicacao	10			1		1	
Suma	1,478	44	6,314	14	8	6	127

Continuación del Cuadro Anterior.

TERRENOS TITULADOS

Y HECHOS PROPIEDAD PARTICULAR, DURANTE LA ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA.

AÑOS	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Títulos	Adjudicaciones pagadas	Adjudicaciones gratuitas	Total General de Títulos
1898	1,426	57	4,966½	153	153		
1898	250	17	9,545	11	...	11	164
1899	789	14	8,401¼	116	116		
1899	131	54	8,184¼	20		20	136
1900	1,220	52	2,167¼	87	87		
1900	1,088	50	3,392	35		35	122
1901	1,646	1	9,9[illegible]	128	128		
1901	266	24	1,663½	44	...	44	172
1902	1,133	52	7,193[illegible]	175	175		
1902	355	2	5,048	32	...	32	207
1903	2,465	26	5,170¼	118	118		
1903	400	4	8,700[illegible]	33	...	33	151
Suma	11,234	40	4,463[illegible]	952	777	175	952

RESUMEN:

	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas
Durante la Administración Estrada Cabrera fué cedido gratuitamente á las Municipalidades	4,765		625
Cedido gratuitamente á particulares	2,552	25	6,552¾
Suma	7,317	25	7,208[illegible]
Vendido á Municipalidades	1,715	25	4,500
Vendido á particulares	8,052	13	7,881
Disponible de las Haciendas "Moncas," "San Jerónimo," "Concepción la Grande" y de Uspantán	1,454	42	1,473
Total	1[illegible]	45	1,071¾

CUADRO DEMOSTRATIVO

DE LAS DIFERENTES SECCIONES EN QUE ESTÁ DIVIDIDA LA HACIENDA DE "MONJAS," CONFORME Á LA MEDIDA PRACTICADA POR EL GENERAL INGENIERO DON LEOPOLDO ORELLANA.

NOMBRES DE LAS SECCIONES	SUPERFICIES		
	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas
Superficie general encontrada por el medidor, que comprende las partidas siguientes:			
Medida perimétrica	506	6	7,420
Triángulo anexo número 1	1	16	9,920
Triángulo anexo número 2	...	51	...
Zona del Río Monjas	...	60	9,301
Suman	509	15	6,641
Superficie de la propiedad de don José María López, que ya existía acotada en el interior del terreno	10	43	1,555
	498	36	5,086
Resulta, pues, que la superficie efectiva recibida por el Gobierno, es de cuatrocientas noventa y ocho caballerías, treinta y seis manzanas, y cinco mil ochentiséis varas cuadradas.			

CUADRO DEMOSTRATIVO

DE LAS DIFERENTES SECCIONES EN QUE QUEDÓ DIVIDIDA LA HACIENDA DE "SAN JERÓNIMO," CON EXPRESIÓN DE SUS ÁREAS RESPECTIVAS.

NOMBRES DE LAS SECCIONES	SUPERFICIES		
	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas
Casco de la Hacienda	64	32	9.890
Astillero	21	32	....
Ingenio y casas de la Hacienda	...	30	4 385
Guinea	1	2	7,742
Cañas	1	55	4.665
San Lorenzo	1	43	8,385
Alcantarilla	1	58	1,549
Potrero de Las Vegas	..	52	4,267
Vegas del río (sin lotificar)		24	2,269
Pito Real y San Isidro	28	13	8.752
Pequeño polígono de Payaqué	1	1	2 025
Sección A. compuesta de 248 lotes de 5 manzanas 9,375 varas cuadradas cada uno, y 94 de 13 manzanas 9.889 varas cuadradas	43	10	4,474
Sección B. compuesta de 319 lotes de 13 manzanas 9,889 varas cuadradas cadada uno	69	6	3,280
Sección C. compuesta de 202 lotes de 13 manzanas 9,889 varas cuadradas cada uno	43	48	7,486
Sección D. compuesta de 278 lotes de 13 manzanas 9.889 varas cuadradas cada uno	60	14	173
Sección E. compuesta de 30 lotes de 13 manzanas 9,889 varas cuadradas cada uno, y 18 de una caballería cada uno	24	32	1,773
Fracción de lotes de la sección A.	4	2	5,880
Fracción de lotes de la sección B	1	30	5,314
Fracción de la sección C.	1	7	8,407
Fracción de la sección D.	3	39	8 749
Fracción de la sección E.	3	63	1,832
Lote de los Azacualpas sin lotificar por fragoso	12	8	3 392
Matanzas	1	61	3,185
Santa Bárbara	1	19	3,518
Sibobaj	1	64	4,863
Pueblo de San Jerónimo	..	39	22
Pueblo Nuevo	2	18	1,278
Lote de Payaqué	1	63	8,832
Suman	400	45	6,387

Superficie total: cuatrocientas caballerías, cuarenta y cinco manzanas yseis mil trescientas ochentisiete varas cuadradas.

CUADRO

QUE MANIFIESTA LAS SUPERFICIES DE TERRENO QUE POSEE EL SUPREMO GOBIERNO, EN "LA CONCEPCIÓN LA GRANDE," CON EXPRESIÓN DE LAS QUE HA ADJUDICADO Á DIFERENTES PERSONAS, Y SUPERFICIES DISPONIBLES.

	Caballerías	Caballerías
Lote denominado "Tahuexco."		
Area total		362
Cuatro lotes adjudicados á diferentes personas	75	
Un lote adjudicado á la Aldea Tahuexco	10	85
Quedan disponibles		277
Lote denominado "Rio Bravo y Nahualate."		
Area total		117
Cuatro lotes adjudicados á diferentes personas	58½	58½
Quedan disponibles		58½
Lote "Bolivia ó La Grande."		
Area total		30
Un lote adjudicado á la Aldea La Grande	10	10
Quedan disponibles		20
Resumen:		
Total general de caballerías		509
Adjudicadas		153½
Quedan disponibles		355½



Otra vista del puente sobre el río Agua Caliente.

NÓMINA

DE LAS PERSONAS Á QUIENES SE LES HA ADJUDICADO TERRENOS, DURANTE LA ADMINISTRACIÓN DEL LICENCIADO DON MANUEL ESTRADA CABRERA.

AÑO DE 1898.

NOMBRES	Fecha		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Ricardo Sapper	Enero	28	1	31	7,541		1	$ 53.74
Manuel Cifre	Febrero	2	2	17	447		1	566.00
[illegible] López	Enero	29	1	20	1,101		1	328.55
[illegible] Dávila	Marzo	21	28	26	3,324		1	Sin precio
J. Antonio Godoy	Marzo	21	1	24	6,289		1	62.20
Pablo Xitamul	Marzo	21			3,810½		1	2.39
[illegible]	Marzo	21	29	56	[illegible]		1	336.09
[illegible] Melgar	Marzo	16			[illegible]		1	0.17
Román López	Marzo	21		3	8,420		1	14.90
J. Antonio Muñoz	Marzo	24	10	59	7,097		1	122.99
[illegible]	Marzo	24		5	8,284		1	1,253.23
[illegible]	Marzo	29	29	63	9,479		1	2,099.91
José María Marroquín	Marzo	29			8,680		1	3.39
José María Marroquín	Marzo	29			1,715¾		1	0.67
Manuel Valle Hoyos	Marzo	29		49	1,501		1	191.99
Antonio Ibarra	Marzo	29	2	7	3,084		1	76.12
José María Marroquín	Marzo	29			8,680		1	2.36
Eugenio Muñer y Compañía	Marzo	30	10	2	1,770		1	361.22
Pedro Pérez	Marzo	30	3	1	2,094		1	754.72
Lorenzo Rodríguez	Marzo	30	3	5	9,469		1	773.22
Cecilia M. C. de Urrutia	Marzo	31	5	2	5,889		1	1,260.10
Alejandro Menéndez	Marzo	31		5	7,118		1	35.70
Ignacio Asig	Abril	12	1		1,913¾		1	271.98

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Sinforoso Molina	Abril	12	30					$ 1,080.00
Lorenza Santizo de Turcios	Abril	25	4	42			1	Certificación
Justo Lucas	Abril	26	1	23	5,052		1	49.21
Gregorio Pineda	Mayo	4	29	63			1	1,079.43
Francisco Zepeda	Mayo	4	15	63			1	575.43
Ciriaco Bonilla	Mayo	4	22	8	9,170		1	734.01
Owen y Champney	Mayo	4	30		1,768		1	1,080.10
Eduardo J. Kildare	Mayo	4	29	4	7,655		1	1,046.68
Buenaventura López Cifuentes	Mayo	5		35	6,594⅛		1	20.04
Patrocinio Barrios de Rivera	Mayo	5		35	7,387		1	111.67
Pablo Girón	Mayo	5	2				1	500.00
Hugo Ticker Forst	Mayo	5	81	44	6,806		1	2,941.13
Vicente y Gabriel Sierra	Mayo	5	4	28	7,923		1	160.19
Andrés Maquín y compañeros	Mayo	7	2	17	958		1	1.133.55
Salvador Chacón	Mayo	7	11	33	8,534		1	2.882.23
Ambrosio Peláez	Mayo	7	4	49	7,529		1	171.98
Enrique García	Mayo	7	14	22	5,016		1	516.65
Baltasar Morales	Mayo	7	1	18	968		1	782.48
Luis Torres	Mayo	7	13	28	2,598		1	3,360.38
Alejo Yup y compañeros	Mayo	12	4	54	8,037		1	1,214.06
Vecinos de San Jacinto	Mayo	19	41	35	6,819		1	10,389.38
General Luis García León	Mayo	19	29	11	2,568		1	1,050.32
Pablo María Sagastume	Mayo	19		2	7,652½		1	11.17
Sebastián Mérida	Mayo	21		61	3,586		1	237.86
Flavio García	Mayo	21	5	62	3,553		1	215.07
Tomás Melgar	Mayo	21	10	54	9,877		1	900.00
Vecinos de San Agustín Acasaguastlán	Mayo	25	128	28	5,049	1		
Baltasara Mérida y familia	Mayo	25	2	40	6,747		1	263.55
José María Rodríguez	Mayo	25	6	7	5,936		1	Sin precio
Simón López	Mayo	27			6,810		1	2.66
Simón López	Mayo	27		10	7,243		1	41.88
Juan Meza	Junio	1º	49	5	6,640		1	1,768.26
David Luna	Junio	1º	1	15	824		1	308.91

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Santiago Nol y compañeros	Junio	19	1	37	2,095		1	$ 395.35
[illegible] Manuel Soto	Junio	8	15				1	3,750.00
Concepción de L. de Soto	Junio	8	15				1	3,750.00
María Luz Soto	Junio	8	15				1	3,750.00
Manuel Soto (h.)	Junio	8	15				1	3,750.00
José Angel Soto	Junio	8	15				1	3,750.00
Luis Felipe Soto	Junio	8	3	37	8,485		1	896.84
David Luna	Junio		7	26	4,642		1	1,853.37
Herculano Gálvez	Junio		2	13	389		1	554.93
J. Carlos Solís, Emilio Solís y Prudencio Marroquín	Junio	15	5		4,675		1	Sin precio
Carlos Trawitz	Junio	18	9	1	7,203 5/8		1	324.83
José María Cap	Junio	18	1	10	74		1	284.36
Teodora Orellana	Junio	18		58	4,517 1/8		1	228.32
Luis F. Martínez	Junio	18		42			1	10.50
Vecinos de San Jacinto	Junio	22	No	fijan	extención		1	100 caballería
Pablo Stricker	Junio	23	8	47	6,574		1	314.80
José Barillas	Junio	23	11	62	9,210		1	347.50
Adrián Rosch	Junio	27	11	39	3,769		1	2,903.81
Ricardo Sapper	Junio	27	15				1	3,750.00
Ricardo Sapper	Junio	27	1	44	8,522		1	61.23
Rafael Nuila	Julio	8	9	10	4,148		1	329.85
Manuel Cúe	Julio	12	26	22	4,690		1	948.63
Marcos Reyes	Julio	12		19	8,392		1	77.49
Mortual del Coronel don Manuel Solórzano	Julio	12	29	14	5,918		1	263.19
Marco E. López	Julio	12	27	57	73		1	302.81
Emeterio García	Julio	12			889½		1	40.00
Manuel Maas y compañeros	Julio	12	3	34	7,839		1	885.86
Herederos de Lorenzo Molina	Julio	12		8	3,112		1	32.36
Domingo Ixin	Julio	12		29	9,852		1	117.12
Moisés García	Julio	14	2	39	6,492		1	94.29
Buenaventura Cruz L.	Julio	16	24	9	5,651		1	869.87
Evaristo y Rafael Paredes	Julio	20	12	39	6,561		1	454.30
Marcelino Suruy y compañeros	Julio	20	3	27	3,058		1	856.66
Juan Fernández Romero	Julio	20	1	29	3,157		1	801.93

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Marcial Linares	Julio	20	3	15	8,886		1	$ 812.06
Laureano Vásquez	Julio	20	1	11	7,110		1	295.74
Gregorio Lara	Julio	20	1	11	750		1	293.26
Luz U. de Palacios	Julio	21	4	23	767		1	196.20
Teresa Barrientos de Contreras	Julio	23	2	13	1,415		1	79.38
Gustavo Husman	Julio	27	30		1,393		1	Sin precio
Rodolfo Fuentes	Julio	27	12	2	8,192		1	3,010.99
Francisco Luna Ruano	Julio	27	5	54	840		1	210.42
Francisco N. Polanco	Agosto	22	1	26	6,370		1	354 04
Ramona Lara	Agosto	25	30		4,618		1	270.15
Julio Beteta	Agosto	25	30		5,677¾		1	270.16
Ramón López	Agosto	25		9	1,929		1	35.63
Carlos B. Gálvez	Agosto	26	10	51	7,836⅝		1	97.19
José María López	Agosto	26		20	3,889		1	79.64
Elena Zúñiga de García	Agosto	26	12	60	3,708		1	465.96
Guillermo Owen	Agosto	27	18	56	4,917		1	851.60
José Clemente Chavarría	Agosto	27	29	56	5,421		1	1,075.80
Stalling y Fitzer	Agosto	31		23	6,620		1	92 42
Dionisio A. Trujillo	Septiembre	7		38	1,346		1	148.95
Marcelo Soto, Felipe España y Cornelio G. Salas	Septiembre	20	5		688		1	Sin precio
Oscar Von Nostitz	Septiembre	20	26	58	6,169		1	2,423 19
Paulino Leal V.	Septiembre	20		41	7,180		1	162.95
Abundio Maldonado	Septiembre	22	30	5	8,183		1	1,083.26
Mortual de Secundino Romero	Septiembre	24	14	8	448	1		
Francisco Briones	Septiembre	30		1	437		1	8.97
Francisco Gualij			1	40	2,184		1	
Eduardo Reyes	Octubre	5	17	56	7,473		1	644.03
Herederos de don Vicente y Florencio Calderón	Octubre	5	4	7	4,754		1	148.20
Francisco M. García	Octubre	11	5	9	2,165		1	57.87
Rosendo Castillo	Octubre	11	30				1	337 50
Eulogio Amador	Octubre	11		4	4,835		1	14.07
Antonio García	Octubre	11		14	9,544¼		1	46.92
José, Manuel y Martín Caal	Octubre	18	6			1		
Candelaria Sierra	Octubre	18		46	249		1	179.78
Coronación Sánchez	Octubre	19		5			1	20.00

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Francisco Javier Grijalva	Octubre	19	26	27	9,210		1	$ 1,110.32
Jesús Ch[illegible]	Octubre	22		12	8,761		1	80.48
Macario Méndez	Octubre	23	25	54	7,048		1	930.00
José Rossi	Octubre	24	2	30	3,771		1	618.65
[illegible] y Julián Hernández y compañeros	Octubre	25	60			1		
Prospero Morán y compañeros	Octubre	26	19	2	4,155		1	685.77
Enrique B[illegible]	Octubre	31	2	49	[illegible]		1	99.80
Vecinos indígenas de Santa Bárbara	Octubre	31	21	27	[illegible]	1		
Enrique [illegible]	Octubre	31	1	4	[illegible]		1	[illegible]
Rafael A[illegible]	Octubre	31	3	14	[illegible]		1	962.17
Anastasio R[illegible]	Noviembre	7	9	30	7,882		1	2,361.19
[illegible] de la Cruz	Noviembre	7	11	54	[illegible]		1	[illegible]
Macario Méndez	Noviembre	7		13	8,287		1	48.21
Luz L. de Barreda	Noviembre	9	12	28	[illegible]		1	3,112.49
Felipe Ch[illegible]	Noviembre	[illegible]		30	[illegible]		1	79.21
[illegible]	Noviembre			11	724		1	38.60
Agustín Acevedo	Noviembre	12	1	2	1,007		1	256.00
F. [illegible] Barrera	Noviembre	12	12	10	6,075		1	3,041.43
A. [illegible]	Noviembre	12		17	[illegible]		1	69.91
M. [illegible]	Noviembre	28		19	4,009		1	75.21
M. [illegible] Cabaeque	Noviembre	28		11	[illegible]		1	45.25
M. [illegible] Roca	Noviembre	28	2	49	5,132		1	99.85
Manuel Ortiz	Diciembre	5	11	25	6,288		1	410.41
Cristóbal Sa[illegible]	Diciembre	20	1	15	3,987		1	44.65
Jesús [illegible] R[illegible]	Diciembre	20	[illegible]	40	7,457		1	909.15
Francisco [illegible]	Diciembre	20	3	57			1	972.65
José Domingo S[illegible] y compañeros	Diciembre	20		12	3,293		1	39.06
Marcos C[illegible]	Diciembre	22	1	50	[illegible]		1	64.35
Manuel Ochaita	Diciembre	22	12		5,932		1	135.18
Juan C[illegible] y compañeros	Diciembre	23	30	18	104	1		
Lu[illegible] Aguirre	Diciembre	23	20	14	[illegible]		1	328.84
José María Cacao	Diciembre	2[illegible]			4,741		1	1.81
Tomás [illegible]	Diciembre	23		1	4,342		1	2.25
Salvador Osorio	Diciembre	23	40				1	337.50
Pedro A. Castillo	Diciembre	23	1	1	[illegible]		1	11.52
Belisario Castillo	Diciembre	23	1		[illegible]		1	11.25

Año de 1899.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Síguere Guirola y Compañía	Enero 18	27	58	4,708		1	$ 1,004.88
Moisés J. García	Enero 18	3	14	9,230		1	808.22
Javier Galindo	Enero 23		12	8,817¾	1		
Pablo Torcelli	Enero 31	5	39	4,484		1	21.75
Cristóbal Pérez	Enero 31		3	2,204		1	12.58
Laureano Sierra	Febrero 2		25	8,491		1	100.96
Miguel Sunuj	Febrero 2		14	1,787		1	87.50
Fidel Ponce	Febrero 8		13	2,942		1	53.18
Catalina Monzón	Febrero 8	25	6	2,086		1	903.49
Ricardo Ramón	Febrero 8			7,508¼		1	0.68
Rafael Robles	Febrero 8		1	4,682½		1	5.73
Mateo, Nicolás y Tomás Francisco	Febrero 25	15	32	5,853		1	558.33
Pablo Bol	Febrero 28		3	5,706		1	12.45
Vicente Colorado y compañeros	Febrero 28	15	22	9,443		1	358.50
José Cú y compañeros	Febrero 28	30	4	7.650		1	1,082.68
Manuel Có	Febrero 25			3,400		1	2.92
Eduardo Estrada	Marzo 6		40	6.540		1	5.71
José Angel Estrada	Marzo 6		35	3.184		1	141.27
Simona Estrada	Marzo 6		18	4,343		2	73.74
José María Paz Cruz	Marzo 7	5	4	1.866		1	1,266.35
Isabel M. de Balsells	Marzo 7	2	4	3,985		1	517.17
Manuel Boo	Marzo 7	2	55	7,881		1	103.37
Victoriano Roldán	Marzo 7		41	9,684⅛			Sin precio
Pascual Escobedo	Febrero 2	9	31	6,669		1	341.80
Manuel Alicio y Trinidad Zepeda	Febrero 23	15		4,329		1	675.00
Francisco y Elisa Robles	Febrero 25		45	7,413		1	186.18
Eusebio Có	Febrero 25		9	7,142		1	37.25
Tomás Có	Febrero 25		54			1	207.07
Reyes Estrada	Marzo 7		54	2,623¼		1	217.05
Manuel de Jesús Cojom	Marzo 10		2	6,185		1	39.74
Tomás Có	Marzo 10		2	6,185		1	22.52
Santiago Rodríguez	Marzo 10	2		2,313		1	42.08
Joaquín Ligorría	Marzo 10		33	3,829		1	130.39
Jessie Maetealf Docketz	Marzo 14	10	62	767		1	394.91

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Sebastián Rax y compañeros	Marzo	18	18	24	8,115		1	$ 661.92
Pedro Tixta	Marzo	18			9,448¾		1	3.29
Lorenzo M. Torres	Marzo	18			206⅞		1	200.00
Juan Reyes	Marzo	22			8,855⅛		1	3.09
Santiago Xillemul	Marzo	22			9,170⅝		1	2.25
Cruz Coloch	Marzo	22			3,270⅛		1	5.00
Melecio Ovando	Marzo	23	3	47	3,333		1	134.62
Domingo Chox	Marzo	28		15	2,037		1	59.38
Juan, Martín y Mauricio Caal	Marzo	28	4	38	8,420	1		
Francisco Sagui	Marzo	28		8	2,136		1	41.07
Manuel Ochaita	Marzo	28	1		133⅝		1	16.00
Manuel Ochaita	Abril	12	3	2	6,461		1	
José Fortún	Abril	12		22	2,886		1	87.06
José Fortún	Abril	12	8	56	7,502		1	2,221.68
Camilo B. Salles	Abril	12			675		1	6.75
Raymunda Quiñónez	Abril	12		4	4,000⅛		1	20.30
Miguel Ixim	Abril	17		5	6,294½		1	3.15
Evaristo Bolón	Abril	17	1	4	858		1	295.95
Nazario Flores	Abril	17		5	1,190		1	19.99
Rosenda Ericastilla	Abril	22	33	32	4,308		1	1,206.25
Nicolás Orozco	Abril	22			6,026¾		1	3.00
Francisco N. Polanco	Abril	24	6	50	3,495		1	244.32
Leopoldo Orellana	Abril	24	No	fijan	extensión			Ni precio
Casimiro D. Rubio	Abril	24					1	
Lorenzo Ramírez, Rafael Juárez Ramírez y Sebastián Mateo	Abril	24	6	7		1		
Mariano Arévalo	Mayo	19	1	42	3,558		1	79.77
Ciriaco Bonilla	Mayo	19		63	291		1	50.25
Silverio Toledo	Mayo	19		60	9,479		1	15.24
Eduardo Von Moller	Mayo	3	24	28	4,755		1	880.02
Teodosio Recinos	Mayo	9	30	16	6,081		1	340.40
J. Lorenzo Burne	Mayo	10	29	63	7,007		1	1,079.83
Propietarios de Toloxcoco	Mayo	10	1	57			1	472.65
Joaquín Palomo	Mayo	10	14	44			1	132.18
Sebastián García	Mayo	10	4	49	7,708		1	1,194.41
Rafael Cabrera	Mayo	10		39	898		1	152.69

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Manuel Gramajo	Mayo	10		14	3,540½		1	$ 55.04
Rosa Pinto	Mayo	10		5	4,800¼		1	36.34
Francisco Tomás y compañeros	Mayo	18	8	14	4,983	1		
Encarnación Villeda	Mayo	18	23	16	8,319		1	837.47
Pedro Xol y compañeros	Mayo	15	11	16	7,246		1	405.41
Cesárea Chen	Mayo	18		4	7,508½		1	51.11
José Reyes Solís	Mayo	19	4	54	8,037		1	3,000.00
Nicolás Tec y compañeros	Mayo	31	11	32	2,678		1	414.15
Laureano Urrutia	Junio	4	5	36	7,172		1	1,393.42
Cornelio Tot	Junio	15		10			1	5.62
Federico C. Chavarría	Junio	20	10	9	8,086		1	365.56
Diego Chin y compañeros	Junio	27		33	9,546		1	19.09
Federico Castañeda y José María Paiz	Julio	3	16	53	7,534		1	606.22
Emeterio Arévalo	Julio	4			3,200		1	5.56
Licenciado Juan Barrios M.	Julio	4	23	19	2,943	1		
Francisco Ba y compañeros	Julio	7	1	45	2,310	1		
Milicianos de Cal-l	Julio	7	17	14	5,935	1		
José María Bonilla	Julio	7	2			1		
Julián García				2	1,080			Sin precio
Vecinos de Santa Eulalia	Julio	19	56	30	4,776	1		
Crescencio Ovando	Julio	24	3		1,249			Sin precio
Guadalupe Andrés	Julio	24		3	54		1	16.53
Micaela Arriaza	Agosto	3	2			1		
Mercedes é Isabel Samayoa	Agosto	4	1	56	6,180		1	94.57
Nazario Chon	Agosto	8		10			1	5.62
Sebastián Tiul, Lucas Icó y compañeros	Agosto	11	4	34	251		1	163.13
David Sierra Pop	Agosto	11	26	20	8,800		1	948.09
Francisco Illescas	Agosto	18	10			1		
Enrique Broceta			No	fijan	extensión			Ni precio
Pedro May y compañeros	Septiembre	6	7	34			1	271.12
Manuel Can	Septiembre	6	7	56			1	283.50
José Gil Sucup	Septiembre	11	No	fijan	extensión		1	25 caballería
Tomás Moreno	Octubre	3	11	14	777⅛		1	2,804.98
Carlos Mettenius	Septiembre	25	1	11			1	292.97
Jacinto y Donaciano Arriola	Septiembre	25	1	5	2,145		1	594.45



Vista del Ferrocarril en el trayecto de Escuintla á Mazatenango.

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Melecio Milián	Octubre	6			100		1	
Pablo Lagorria	Octubre	9	8	9	5,031		1	$ 293.34
Santiago Flores	Octubre	3		6	8,328¾		1	47.64
Pablo Nevo	Octubre	3			2,200		1	1.53
M[illegible]	Octubre	3	No	fijan	extension			Ni precio
Miguel, Julián y Gerónimo López y Tomás Barrientos	Octubre	2		61	7,964		1	241.39
José Muñoz	Octubre	11	No	fijan	extension			Ni precio
José Salazar Zebadua	Octubre	11	27	50			1	1,000.12
Domingo Chen 2°	Octubre	11	2	16	9,669½		1	25.46
Mariano P[illegible]	Octubre	11	1	18	4,981		1	14.49
Salvador Flores	Octubre	11	27	45			1	997.30
Juan F. Rodríguez	Octubre	11	2	22	7,328		1	598.79
Vecinos de San Juan y Los Tablones	Octubre	23	9	62	4,717		1	
[illegible] y compañeros	Octubre	26	5	19	6,950		1	191.07
F[illegible] C. Castañeda	Octubre	28	28	38	530		1	1,029.40
Silverio [illegible]	Octubre	9					1	0.50
Mariano S[illegible]	Noviembre	7		10	7,053		1	42.82
Mauricio [illegible]			7	36	5,423			Sin precio
Marcos [illegible]	Noviembre	18	1				1	36.00
Vicente Ramírez	Noviembre	18		52	7,053		1	210.82
Oscar Pérez	Noviembre	18	27	27	9,116		1	987.69
Daniel Coronado	Noviembre	18		15	9,018		1	61.54
Felipe Mara[illegible]ga	Noviembre	21		33	7,539		1	8.71
Pedro de León S.	Diciembre	2	30	29			1	342.59
J. Marcos Sermeño	Diciembre	15	2	14	7,015		1	557.42
Angela C. de García	Diciembre	15	5	45	6,349		1	205.66
Angela C. de García	Diciembre	15	30		5,297½		1	270.07
Felipe Arévalo	Diciembre	15		3	8,279		1	3.02
Manuel de J. Sierra	Diciembre	15	2	20	8,687		1	581.51
José María Sosa	Diciembre	15		59	8,228½		1	33.64
Manuel María Sosa	Diciembre	15		59	8,228½		1	33.64
Teodora Bol	Diciembre	23		5	3,091		1	21.24
Inés Auyon	Diciembre	23	50	37	5,546		1	12,646.09
Domingo Caal	Diciembre	23	No	fijan	extensión			Ni precio

Año de 1900.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
José Aguilar	Enero	12		42	1,208		1	$ 164.53
Antonio López Recinos	Enero	12	30		5,297¾		1	270.07
Agustín Gómez	Enero	12		11	333		1	43.05
Hilario Chocó	Enero	12		12	3,784		1	48.85
José María Sipac	Enero	12		10			1	39.06
Vicente Estrada	Enero	12		10			1	39 06
José Inés Reyes	Enero	25		9	7,562		1	38.10
Florentín Stona	Enero	25	1	26	1,696		1	352.22
Concepción, Dolores, Víctor y Eduardo Tot	Febrero	12		14	1,312		1	55 19
Francisco Vivar	Febrero	15	3	13	422		1	800.94
Casimiro Sovalvarro	Febrero	21	13	44	718		1	3,422.15
Lucas T. Cojulún	Febrero	21	5				1	180.00
Juan Coy	Febrero	21		14			1	7.00
Milicianos de Chiantla	Marzo	2	25			1		
Milicianos de "Rincón Grande"	Marzo	19	11			1		
Sebastián Chaluz	Abril	7		1	481½		1	23.00
General Florentín González	Abril	7	15				1	135.00
Rafael Solares	Abril	7	29	11	5,578			Sin precio
Felipe Tot y Martín Ché	Abril	7	30		5,924			Sin precio
Pedro M. López	Abril	7	23	59	6,486		1	193.90
Marcos Calderón	Abril	7	3	6	3,073			Sin precio
Carlota A. de Nuila	Abril	7	10	20	1,019		1	2,578.52
Municipalidad y vecinos de Colotenango	Abril	19	119	20	3,112	1		
Oscar Von Nostitz	Abril	21	10	43	2,534		1	2,668.96
Alberto Díaz Durán	Abril	21	15	41	2,472		1	3,911.11
Carlos Schulitz				6	9,971			Sin precio
Milicianos de Santa Cruz del Quiché	Mayo	24	409	52	4,071	1		
Milicianos de "El Jícaro"	Mayo	28	21	24		1		
Luis Sarti	Mayo	28	3	48	1,634		1	938.14
Vecinos de la aldea de "La Cruz"	Junio	19	409			1		
Cástula Silva	Junio	12	27	30	7,318		1	989.28
Marcos Valladares	Junio	27	No	fijan	extensión	1		
Luz U. de Palacios			17	56	334	1		
José Salazar Z.	Enero	12	6	57			1	248.06

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Berta de Bodin	Febrero	14	24	62	6,121		1	$ 809.21
Manuel Castillo	Marzo	19	4	18	4,230		1	385.96
Manuel Amezquita	Abril	7	3	6	3,063		1	774.62
Francisco L. Morales y compañeros	Agosto	6	9	12	160	1		
Juan M. Escobar	Agosto	6	15	27	328		1	3,855.00
Fernando Reposo y compañeros			No	fijan	extensión			Ni precio
Ba[illegible] y Juan Sansaria	Julio	19		16	5,859		1	663.44
Guadalupe García y compañeros	Septiembre	3	53	12	23			Sin precio
A[illegible] Barreras	Septiembre	4	5	58	5,947		1	212.95
[illegible]			No	fijan	extensión			Ni precio
Fe[illegible] Guzmán	Julio	20	2	52	1,365		1	101.33
M[illegible] Agreda	Agosto	2		33	4,034		1	8.35
Francisco Marroquín Dardón	Agosto	6	2	2	1,377			Sin precio
[illegible] Cuxún				7	8,772			Sin precio
[illegible]				4	1,010			Sin precio
Diego López y compañeros	Septiembre	8	6	37			1	
[illegible]	Septiembre	27	25				1	10,000.00
[illegible]	Septiembre	27	30				1	1,050.00
Francisco M[illegible] Dardón	Septiembre	11	2				1	500.00
Domingo Pe[illegible] y compañeros	Septiembre	10	7				1	1,750.00
Diego [illegible]	Agosto	2	7	62	6,653		1	1,994.77
M[illegible] A. A[illegible]	Agosto	6	2	35	4,500		1	91.93
José María Paz Cruz			2	45			1	517.58
[illegible] de San Andrés Sacabajá	Agosto	11			3,000	1		
Timoteo M[illegible]ez	Agosto	2	1	9	2,105		1	295.97
[illegible]	Septiembre	8		14			1	3.50
Segundo A[illegible]	Octubre	3	14	56		1		
Julián A. Pérez	Octubre	3	13	55			1	498.93
Melesio Millán	Octubre	3		13	6,451		1	53.30
Pedro de León	Octubre	5	12	53			1	461.80
Eugenio Rosal	Octubre	5	15				1	540.00
Lucio, José León y Santiago Chon	Noviembre	2		47	4,602		1	185.57
Palemón Chávez	Octubre	19	21	9	1,088		1	237.86
Primo Gutiérrez	Noviembre	17			2,986		1	2.56
Juan Sebastián y compañeros	Octubre	24	13	38		1		
Mariano Zenteno	Septiembre	19	1	22			1	335.93

AÑO DE 1899.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Síguere Guirola y Compañía	Enero	18	27	58	4,708		1	$ 1.004.88
Moisés J. García	Enero	18	3	14	9,230		1	908.22
Javier Galindo	Enero	23		12	8,817¾	1		
Pablo Torcelli	Enero	31	5	39	4,484		1	21.75
Cristóbal Pérez	Enero	31		3	2,204		1	12.58
Laureano Sierra	Febrero	2		25	8,491		1	100.96
Miguel Sunuj	Febrero	2		14	1,787		1	87.50
Fidel Ponce	Febrero	8		13	2,942		1	53.18
Catalina Monzón	Febrero	8	25	6	2,086		1	903.49
Ricardo Ramón	Febrero	8			7,508¼		1	0.68
Rafael Robles	Febrero	8		1	4,682½		1	5.73
Mateo, Nicolás y Tomás Francisco	Febrero	25	15	32	5,853		1	558 33
Pablo Bol	Febrero	28		3	5,706		1	12.45
Vicente Colorado y compañeros	Febrero	28	15	22	9,443		1	358.50
José Cú y compañeros	Febrero	28	30	4	7,650		1	1,082.68
Manuel Có	Febrero	25			3,400		1	2.92
Eduardo Estrada	Marzo	6		40	6.540		1	5 71
José Angel Estrada	Marzo	6		35	3.184		1	141.27
Simona Estrada	Marzo	6		18	4,343		2	73 74
José María Paz Cruz	Marzo	7	5	4	1,866		1	1,266.35
Isabel M. de Balsells	Marzo	7	2	4	3,985		1	517 17
Manuel Boo	Marzo	7	2	55	7,881		1	103 37
Victoriano Roldán	Marzo	7		41	9.684⅛			Sin precio
Pascual Escobedo	Febrero	2	9	31	6,669		1	341.80
Manuel Alicio y Trinidad Zepeda	Febrero	23	15		4,329		1	675.00
Francisco y Elisa Robles	Febrero	25		45	7,413		1	186 18
Eusebio Có	Febrero	25		9	7,142		1	37.25
Tomás Có	Febrero	25		54			1	207.07
Reyes Estrada	Marzo	7		54	2,623¼		1	217 05
Manuel de Jesús Cojom	Marzo	10		2	6,185		1	39.74
Tomás Có	Marzo	10		2	6,185		1	22.52
Santiago Rodríguez	Marzo	10	2		2,313		1	42.08
Joaquín Ligorría	Marzo	10		33	3,829		1	130.39
Jessie Maetealf Docketz	Marzo	14	10	62	767		1	394.91

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Sebastián Rax y compañeros	Marzo	18	18	24	8,115		1	$ 661.92
Pedro Tixta	Marzo	18			9,448¾		1	3.29
Lorenzo M. Torres	Marzo	18			266⅝		1	200 00
Juan Reyes	Marzo	22			8,855½		1	3.09
Santiago Xillemul	Marzo	22			9,170⅝		1	2.25
Cruz Coloch	Marzo	22			3,270⅛		1	5.00
Melesio Ovando	Marzo	23	3	47	3,333		1	134.62
Domingo Choc	Marzo	28		15	2,037		1	59 38
Juan, Martín y Mauricio Caal	Marzo	28	4	38	8,420	1		
Francisco Sagui	Marzo	28		8	2,136		1	41.07
Manuel Ochaita	Marzo	28	1		133⅛		1	16 00
Manuel Ochaita	Abril	12	3	2	6,461		1	
José Fortun	Abril	12		22	2,886		1	87.06
José Fortun	Abril	12	8	56	7,502		1	2,221 68
Camilo B. Salles	Abril	12			675		1	6.75
Raymunda Quiñonez	Abril	12		4	4,000⅛		1	20.30
Miguel Ixim	Abril	17		5	6,294½		1	3.15
Evaristo Bailón	Abril	17	1	4	858		1	295 95
Nazario Flores	Abril	17		5	1,190		1	19.99
Rosenda Ericastilla	Abril	22	33	32	4,398		1	1,206.25
Nicolás Orozco	Abril	22			6,026¾		1	3 00
Francisco N. Polanco	Abril	24	6	50	3,495		1	244.32
Leopoldo Orellana	Abril	24	No	fijan	extensión			Ni precio
Casimiro D. Rubio	Abril	24					1	
Lorenzo Ramírez, Rafael Juárez Ramírez y Sebastián Mateo	Abril	24	6	7		1		
Mariano Arévalo	Mayo	19	1	42	3,558		1	79.77
Ciriaco Bonilla	Mayo	19		63	291		1	50.25
Silverio Toledo	Mayo	19		60	9,479		1	15.24
Eduardo Von Moller	Mayo	3	24	28	4,755		1	880.02
Teodosio Recinos	Mayo	9	39	16	6,081		1	340.40
J. Lorenzo Burbe	Mayo	10	29	63	7,007		1	1,079.83
Propietarios de Toloxcoco	Mayo	10	1	57			1	472.65
Joaquín Palomo	Mayo	10	14	44			1	132 18
Sebastián García	Mayo	10	4	49	7,708		1	1,194.41
Rafael Cabrera	Mayo	10		39	898		1	152.69

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Manuel Gramajo	Mayo 10		14	3.540½		1	$ 55.04
Rosa Pinto	Mayo 10		5	4.800¼		1	36.34
Francisco Tomás y compañeros	Mayo 18	8	14	4.983	1		
Encarnación Villeda	Mayo 18	23	16	8.319		1	837.47
Pedro Xol y compañeros	Mayo 15	11	16	7.246		1	405.41
Cesárea Chen	Mayo 18		4	7.508½		1	51.11
José Reyes Solís	Mayo 19	4	54	8.037		1	3.000 00
Nicolás Tec y compañeros	Mayo 31	11	32	2.678		1	414.15
Laureano Urrutia	Junio 4	5	36	7.172		1	1,393.42
Cornelio Tot	Junio 15		10			1	5.62
Federico C. Chavarría	Junio 20	10	9	8.986		1	365.56
Diego Chin y compañeros	Junio 27		33	9.547		1	19 09
Federico Castañeda y José María Paiz	Julio 3	16	53	7.534		1	606.22
Emeterio Arévalo	Julio 4			3.200		1	5.56
Licenciado Juan Barrios M.	Julio 4	23	19	2.943	1		
Francisco Ba y compañeros	Julio 7	1	45	2.310	1		
Milicianos de Cal·l	Julio 7	17	14	5.935	1		
José María Bonilla	Julio 7	2			1		
Julián García			2	1.089			Sin precio
Vecinos de Santa Eulalia	Julio 19	56	30	4.776	1		
Crescencio Ovando	Julio 24	3		1.249			Sin precio
Guadalupe Andrés	Julio 24		3	54		1	16.53
Micaela Arriaza	Agosto 3	2			1		
Mercedes é Isabel Samayoa	Agosto 4	1	56	6,180		1	94.57
Nazario Chon	Agosto 8		10			1	5.62
Sebastián Tiul, Lucas Icó y compañeros	Agosto 11	4	34	251		1	163.13
David Sierra Pop	Agosto 11	26	20	8,800		1	948.09
Francisco Illescas	Agosto 18	10			1		
Enrique Broceta		No	fijan	extension			Ni precio
Pedro May y compañeros	Septiembre 6	7	34			1	271.12
Manuel Can	Septiembre 6	7	56			1	283.50
José Gil Sucup	Septiembre 11	No	fijan	extensión		1	25 caballería
Tomás Moreno	Octubre 3	11	14	777⅛		1	2,804.98
Carlos Mettenius	Septiembre 25	1	11			1	292.97
Jacinto y Donaciano Arriola	Septiembre 25	1	5	2,145		1	594.45



Vista del Ferrocarril en el trayecto de Escuintla á Mazatenango.

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Melecio Milián	Octubre	6			100		1	
Pablo Ligorria	Octubre	9	8	9	5,031		1	$ 293.34
Santiago Flores	Octubre	3		6	8,328¾		1	47.04
Pablo Necio	Octubre	3			2,200		1	1.53
Miguel Choc	Octubre	3	No	fijan	extensión			Ni precio
Miguel, Julián y Gerónimo López y Tomás Barrientos	Octubre	2		61	7,904		1	241.39
José Muñoz	Octubre	11	No	fijan	extensión			Ni precio
José Salazar Zebadúa	Octubre	11	27	50			1	1,000.12
Domingo Chen 2º	Octubre	11	2	16	9,663½		1	25.46
Macario Pacay	Octubre	11	1	18	4,981		1	14.49
Salvador Flores	Octubre	11	27	45			1	997.30
Juan J. Rodríguez	Octubre	11	2	22	7,328		1	588.79
Vecinos de San Juan y Los Tablones	Octubre	23	9	62	4,717		1	
Juan Cruz y compañeros	Octubre	26	5	19	6,950		1	191.07
Francisco C. Castañeda	Octubre	26	28	38	530		1	1,029.40
Silverio Tabar	Octubre	9					1	0.50
Mariano Sa[illegible]ana	Noviembre	7		10	7,053		1	42.82
Mauricio Locmae			7	36	5,423			Sin precio
Marcos [illegible]	Noviembre	18	1				1	36.00
Vicente Ramírez	Noviembre	18		52	7,053		1	210.82
Oscar Pérez	Noviembre	18	27	27	9,110¼		1	987.69
Daniel Coronado	Noviembre	18		15	9,018		1	61.54
Felipe Marroquín	Noviembre	21		33	7,536		1	8.71
Pedro de León S.	Diciembre	2	30	29			1	342.59
J. Marcos Sermeño	Diciembre	15	2	14	7,015		1	557.42
Angela C. de García	Diciembre	15	5	45	6,349		1	205.66
Angela C. de García	Diciembre	15	30		5,207¼		1	270.07
Felipe Arévalo	Diciembre	15		3	8,270		1	3.02
Manuel de J. Sierra	Diciembre	15	2	20	8,687		1	581.51
José María Sosa	Diciembre	15		59	8,228		1	33.64
Manuel María Sosa	Diciembre	15		59	8,228		1	33.64
Teodora Bol	Diciembre	23		5	3,091		1	21.24
Inés Auyón	Diciembre	23	50	37	5,546		1	12,646.69
Domingo Caal	Diciembre	23	No	fijan	extensión			Ni precio

Año de 1900.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
José Aguilar	Enero	12		42	1,208		1	$ 164.53
Antonio López Recinos	Enero	12	30		5,297¾		1	270.07
Agustín Gómez	Enero	12		11	333		1	43.05
Hilario Chocó	Enero	12		12	3,784		1	48.85
José María Sipac	Enero	12		10			1	39.06
Vicente Estrada	Enero	12		10			1	39 06
José Inés Reyes	Enero	25		9	7,592		1	38.10
Florentín Stona	Enero	25	1	26	1,696		1	352.22
Concepción, Dolores, Víctor y Eduardo Tot	Febrero	12		14	1,312		1	55 19
Francisco Vivar	Febrero	15	3	13	422		1	800.94
Casimiro Sovalvarro	Febrero	21	13	44	718		1	3,422.15
Lucas T. Cojulún	Febrero	21	5				1	180.00
Juan Coy	Febrero	21		14			1	7.00
Milicianos de Chiantla	Marzo	2	25			1		
Milicianos de "Rincón Grande"	Marzo	19	11			1		
Sebastián Chaluz	Abril	7		1	481½		1	23.00
General Florentín González	Abril	7	15				1	135.00
Rafael Solares	Abril	7	29	11	5,578			Sin precio
Felipe Tot y Martín Ché	Abril	7	30		5,924			Sin precio
Pedro M. López	Abril	7	23	59	6,486		1	193.90
Marcos Calderón	Abril	7	3	6	3,073			Sin precio
Carlota A. de Nuila	Abril	7	10	20	1,019		1	2,578.52
Municipalidad y vecinos de Colotenango	Abril	19	119	20	3,112	1		
Oscar Von Nostitz	Abril	21	10	43	2,534		1	2,668.96
Alberto Díaz Durán	Abril	21	15	41	2,472		1	3,911.11
Carlos Schulitz				6	9,971			Sin precio
Milicianos de Santa Cruz del Quiché	Mayo	24	400	52	4,071	1		
Milicianos de "El Jícaro"	Mayo	28	21	24		1		
Luis Sarti	Mayo	28	3	48	1,634		1	938.14
Vecinos de la aldea de "La Cruz"	Junio	19	409			1		
Cástula Silva	Junio	12	27	30	7,318		1	989.28
Marcos Valladares	Junio	27	● No	fijan	extensión	1		
Luz U. de Palacios			17	56	334	1		
José Salazar Z.	Enero	12	6	57			1	248.06

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Berta de Bolón	Febrero 14	24	62	6,121		1	$ 809.21
Manuel Castillo	Marzo 19	4	18	4,230		1	385.96
Manuel Amézquita	Abril 7	3	6	3,063		1	774.62
Francisco L. Morales y compañeros	Agosto 6	9	12	160	1		
Juan M. Escobar	Agosto 6	15	27	328		1	3,855.00
Fernando Reinoso y compañeros		No	fijan	extensión			Ni precio
Basilio y Juan Sansaria	Julio 19		16	5,859		1	663.44
Guadalupe García y compañeros	Septiembre 3	53	12	23			Sin precio
Ana V. de Barillas	Septiembre 4	5	58	5,947		1	212.95
Federico Gerlach		No	fijan	extensión			Ni precio
Federico Gerlach	Julio 20	2	52	1,365		1	101.33
Melitón Agreda	Agosto 2		33	4,034		1	8.35
Francisco Marroquín Dardón	Agosto 6	2	2	1,377			Sin precio
José [illegible]			7	8,772			Sin precio
Marcelino Thomae			4	1,010			Sin precio
Diego López y compañeros	Septiembre 8	6	37			1	
Manuel J. García	Septiembre 27	25				1	10,000.00
Nicolás Diéguez	Septiembre 27	30				1	1,050.00
Francisco Marroquín Dardón	Septiembre 11	2				1	500.00
Domingo Pérez y compañeros	Septiembre 10	7				1	1,750.00
Do[illegible] las G[illegible]	Agosto 2	7	62	6,653		1	1,994.77
Manuel A. Azmitia	Agosto 6	2	35	4,500		1	91.93
José María Paz Cruz		2	45			1	517.58
M[illegible] de San Andrés Sajcabajá	Agosto 11			3,000	1		
Timoteo Méndez	Agosto 2	1	9	2,105		1	285.97
Melitón Agreda	Septiembre 8		14			1	3.50
Segundo Arzaeto	Octubre 3	14	56		1		
Julián A. Pérez	Octubre 3	13	55			1	498.93
Melesio Milián	Octubre 3		13	6,451		1	53.30
Pedro de León	Octubre 5	12	53			1	461.80
Eugenio Rosal	Octubre 5	15				1	540.00
Lucio, José León y Santiago Chon	Noviembre 2		47	4,602		1	185.57
Palemón Chávez	Octubre 19	21	9	1,688		1	237.86
Primo Gutiérrez	Noviembre 17			2,986		1	2.56
Juan Sebastián y compañeros	Octubre 24	13	38		1		
Mariano Zenteno	Septiembre 19	1	22			1	335.93

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Gustavo Oeticker	Septiembre 18	14	5			1	$ 506.80
Filadelfo Salazar	Octubre 5	3		4,615		1	27.06
Pablo Ixim	Noviembre 18	20	38			1	231.68
Fernando Galicia		18	5	7,130		1	651.20
Francisco Lorenzo y compañeros	Octubre 24	14	16	3,203	1		
José María Paz Cruz	Octubre 24	2	55	8,395		1	103.40
Juan Antonio Perdomo	Noviembre 17		4			1	16.00
Timoteo Méndez	Noviembre 10	1	57	8,637		1	476.02
Municipalidad y vecinos de Soloma	Noviembre 10	250	51	2,102		1	9,028.80
Rosaura Cojulún	Noviembre 7	30		5,420			Sin precio
Rosaura Cojulún	Noviembre 7	3		2,700		1	33.80
Martín Sicquim	Noviembre 19		6	9,257		1	24.24
José Cortés	Noviembre 19		5	6,048		1	31.72
Cresencio Manuel			3	5,658½			Sin precio
Marcos Coc y compañeros	Noviembre 20		12	5,515	1		
Herederos de José Vega	Noviembre 19	29	59	4,093		1	1,077.41
Ignacio Gómez Ramírez	Noviembre 19		11				Sin precio
Manuel García Salguero y compañeros	Noviembre 19	15				1	525.00
J. Paz y Teodoro Vásquez	Noviembre 26	11	51	8		1	424.68
Mariano Ponce	Noviembre 27	11	54			1	426.37
Félix Cojulún	Noviembre 2[illegible]	29	44				Sin precio
Fred. Gerlach	Noviembre 27	131	14	5,436		1	5,[illegible]05.22
Benjamín J. Gómez	Noviembre 27		17	2,281		1	67.29
Santiago Quintana	Noviembre 5		29	2,281		1	114.17
Timoteo Méndez	Noviembre 5	1	16	8,370		1	315.76
Joaquín Catalán	Noviembre 5		34			1	12.58
Francisco Roscacó	Noviembre 5		10			1	39.53
Cruz Colocho	Noviembre 5		13			1	51.39
Pedro Mendoza	Noviembre 5		3			1	11.86
José Escobar García	Noviembre 5		3	8,630		1	15.27
Mateo Coxiguá	Noviembre 5		3	192½		1	11.68
Felipe González y compañeros	Noviembre 5	8	18	7,200	1		
Petrona Barillas de Páez	Noviembre 5		24	959		1	94.12
Domingo Castro, h.	Noviembre 5	2	6				Sin precio
Sebastián Yat y compañeros	Noviembre 5	30	33			1	335.67
Feliciano Picon	Noviembre 5	40				1	156.25

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Manuel Hernández	Noviembre	5	15		1,579	......	1	$ 540.09
Rafael Quintana	Noviembre	8		32	3,039	......	1	126.19
José Wer	Noviembre	8	9	31	......	......	1	132.33
Anacleto Orellana			8	45	......	......	1	64.13
Ricardo González F.	Noviembre	17	[illegible]	1	......	......	1	72.56
Manuel Palomo A.	Noviembre	10	[illegible]	57	7,908	......	1	1,076.50
Nazario Chávez	Noviembre	10	1	1	5,371	......	1	255.90
Francisco Díaz	Diciembre	5	[illegible]	7	......	......	1	75.93
Milicianos de Cuilco			15		......	1	......	......
Sucesión de Fernández			10	22	8,917½	......	1	372.87
Flavio Ovalle y José Inés Reyes	......		No	fijan	extensión	1		......
Ignacio Barrasa	......		No	fijan	extensión	......	1	......
Pedro Hernández y compañeros	......		No	fijan	extensión	......	......	Ni precio
Eustaquio Herrera	......		No	fijan	extensión	......	......	Ni precio
Carlos Herrera	......		No	fijan	extensión	......	1	......
Municipalidad de Acasaguastlán, Federico Castañeda y José María Paz	......		No	fijan	extensión	......	......	Ni precio

Año de 1901.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Anacleto Orellana	Enero	7	8	45	......	......	1	$ 64.13
Ossaye y Koch	Enero	12	84	49	2,232	......	1	3,814.61
Sucesores de Miguel Rivera	Enero	12	......	34	1,307	......	......	......
Enrique Haeussler	Enero	18	5	58	5,947	......	1	212.15
Guadalupe Herrera	Enero	21	[illegible]		7,307	......	1	350.57
Leocadio Gramajo	Enero	22	21	25	5,805	......	1	213.95

Continuación del Cuadro Anterior.

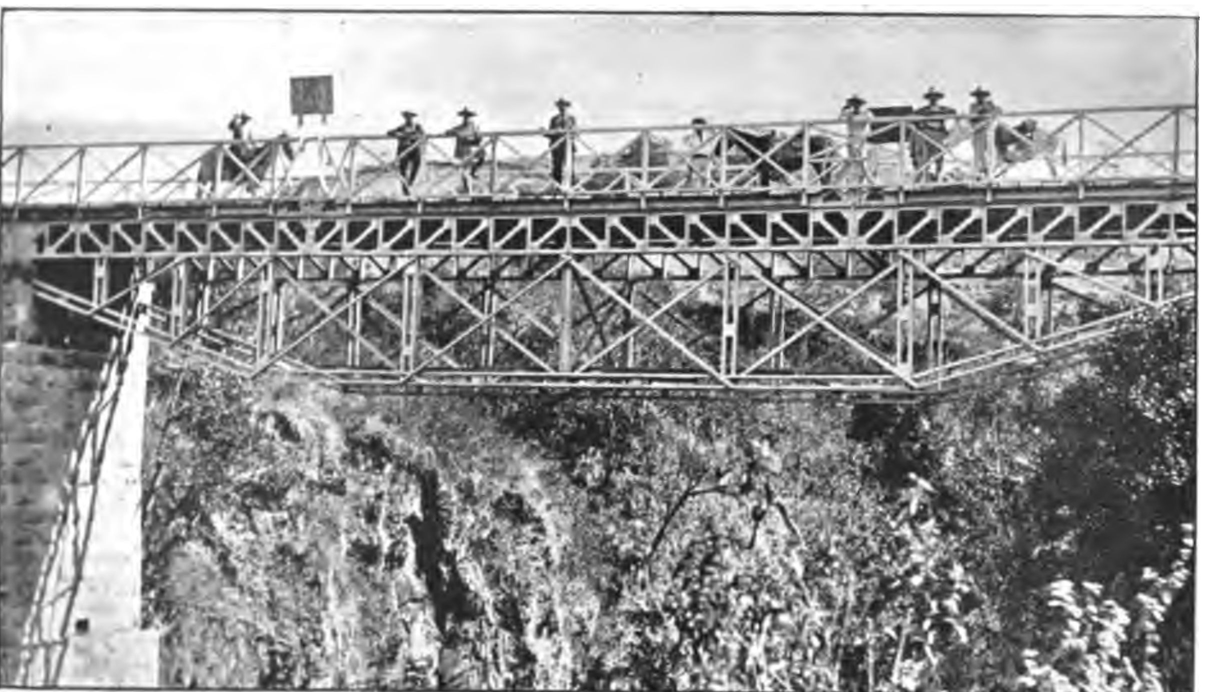
NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Williams L. Adams	Enero	31	13	58	8,600		1	$ 501.10
Pablo Bol	Febrero	4		7	7,994		1	31.26
Concepción, Víctor y Eduardo Tot	Febrero	11		1	899		1	4 25
Gervacio Salguero	Febrero	13	4	9	3,697		1	149.26
Pedro Molina F.	Febrero	13	3		5,475		1	652.13
Faustino Soto	Febrero	13	1	25	6,770		1	350.29
Cristóbal Cuc	Febrero	18	1	28	462		1	719 11
Jorge I. Galán	Febrero	18	15		4,201		1	121.63
Juan Paredes	Febrero	19		4			1	15 60
Bartolo Pérez	Febrero	19		6	2,720		1	25.15
Manuela Muñoz	Febrero	19		1	8,633¾		1	5.00
Vicente Ramírez	Febrero	20		52	7,503			Sin precio
Jorge Vélez	Enero	31	No	fijan	Extensión		1	9 caballería
Rosendo Martínez	Febrero	22	5	19	4,900		1	190.25
J. Antonio Rodas	Febrero	22	1		3,142		1	16.08
Pablo Chicas	Febrero	23	4	30	3,267		1	1,118 45
Manuel C. Vélez	Febrero	22	26	58	2,260		1	968.75
Nazario Flores	Febrero	27		32	5,003		1	126.95
Miguel Molina	Marzo	4	2	18	1,070		1	913 17
José Barillas V.	Marzo	4	23	38	8,176		1	191.23
Miguel Molina	Marzo	16	2	18	1,070	1		
Lorenzo Castañeda	Marzo	16		9	7,780	1		
Pedro Villatoro	Marzo	19	4	62	3,500	1		
J. Félix Flores	Marzo	19	14	61	5,200		1	538.50
Francisco Corsantes	Marzo	19	3	58	8,073	1		
Eduardo Ponce	Marzo	21	3	62	1,700			Sin precio
Silverio Contreras	Marzo	21	4	3	5,932 ½	1		
Antonio y Luis Aguilar	Marzo	21	4	12	487	1		
J. Félix Flores	Marzo	21	4	1	1,805	1		
Leopoldo Leal	Marzo	22	5	60	5,800	1		
J. Félix Flores	Marzo	25	3	62	3,949	1		
Francisco Perdomo	Marzo	25	3	61	7,647 ¾	1		
José C. Sosa	Abril	10	2	2	5,314	1		
Carmen, Dolores y Rosario Menocal	Abril	10	1	55	369		1	264.98
Miguel Larrave	Abril	10	6	45	1,107	1		
Domingo Codinach	Abril	10	15		2,114		1	270.22

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Lupario Méndez	Abril	9		17	9,066¼		1	$ 10.00
Manuel A. López	Abril	15	14	49	9,338		1	266.08
J. Nicolás López	Abril	15		51	8,180		1	29.14
Manuel A. López	Abril	15		59	5,700		1	33.49
José Fortín	Abril	17	1	12	4,126		1	42.98
Vecinos de Estanzuela	Abril	17	5	36	1,474	1		
Rafael Ariza	Abril	22	5	8	7,225	1		
Jacinto R. Solórzano	Abril	22	2		5,029	1		
Milicianos y Oficiales de San Pedro Soloma	Abril	22	66	53	4,158		1	668.34
Dolores Díaz de Santiago	Abril	22	9	13	2,862	1		
Miguel Noj y compañeros	Abril	22	11	15	3,045		1	1,120.41
Enrique Muñoz	Abril	22	25	59	2,974		1	933.35
Francisco Villela	Abril	30	1	10	6,251		1	291.50
Calixto Ramírez	Mayo	1º	1	36	2,568	1		
J. Antonio Aguilar	Mayo	1º	No	fijan	extensión			Ni precio
Francisco Rodas	Mayo	1º	No	fijan	extensión	1		
Javier Asturias C.	Mayo	7	30	35	1,720		1	1,099.78
Macario Barrios	Mayo	7	4	4			1	47.73
José María Ruiz Burdet	Mayo	7	4	4			1	47.73
Laurencio A. Molina	Mayo	7	4	4		1		
Nicolás Caal	Mayo	8		34	3,901		1	134.29
Lucas López	Mayo	15	4	42	4,324		1	167.86
Mathies y Welman	Mayo	15	1	1	6,820		1	256.56
J. L. Vidaurre	Mayo	15	4		5,074		1	1,001.98
Pedro J. Leiva	Mayo	15	28	57	4,363⅞		1	260.07
Camilo Mejía	Mayo	15		2	3,156		1	7.91
Carmen Avila	Mayo	15	2	13	8,283		1	584.01
J. Carmen Melgar	Mayo	15		46	2,935¼		1	23.00
José María Cacao	Mayo	15		11	3,090		1	44.18
Andrés Pérez y compañeros	Mayo	18	1	50	9,553		1	898.08
Leonardo González	Mayo	18	10	1	1,659		1	81.14
Estanislao Bojorges	Mayo	18	1	33	8,196¼		1	436.27
Pedro Florián M.	Mayo	18	1		7,610⅛		1	1,138.96
Clara Orellana	Mayo	18		4	3,142½		1	1.50
Paulino Leal V.	Mayo	18		10			1	39.00
Rosario Claramont de Moulton	Mayo	21	2	59	6,532		1	733.02

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Arturo Ubico	Mayo	25	30				1	$ 1,080.00
Milicianos de Zaragoza	Junio	21	1			1		
Milicianos de Chilasco	Junio	21	62	62		1		
Enrique Prinz & Cía.	Junio	21	500				1	18,000.00
Víctor Durán M.	Julio	3	1	18	968	1		
Norberto Muralles	Julio	3	9	6	9,303		1	2,277.06
Pedro Vásquez	Julio	3	2	4	3,273		1	74.43
Javier Rodríguez	Julio	3	8		4,091		1	90.06
Nepomuceno Laparra	Julio	3	1	36	7,199	1		
Enrique Leal E.	Julio	4	2	29	7,389	1		
Miguel Sulá y compañeros	Julio	8		50	4,630	1		
José María Hernández	Agosto	1º	2	39	6,875		1	93.71
José María Hernández	Agosto	1º	2	32		1		
Jorge H. Garrido	Agosto	1º		58	6,932		1	33.00
Timoteo Castañeda	Agosto	7	3	9	890		1	785.50
Victoriano Juárez y compañeros	Agosto	7	No	fijan	extensión			Ni precio
Domingo Mancio	Agosto	1º		4	7,803	1		
Julián Roldán	Agosto	1º		22			1	88.00
Tomás Ramírez	Agosto	1º		1	5,745¼		1	4.26
Felipe Regalado y Municipalidad de Atescatempa	Agosto	1º	16	32	7,262			Sin precio
Víctor D. Paredes	Agosto	1º	10	32	8,425	1		
Víctor D. Paredes	Agosto	1º	5				1	180.00
Leiprand y Compañía	Agosto	6	10	57	744		1	2,722.94
Luis Sapper y Compañía	Agosto	6	4	35	7,790		1	1,139.76
Melecio Reyes	Agosto	6	20	36	5,518	1		
Emilio de León	Agosto	6		48	3,779		1	415.75
Joaquín Sinibaldi	Agosto	6	29	63	5,020			Sin precio
Antonio Sandoval	Agosto	6		24	9,910		1	19.99
Gertrudis Marroquín	Agosto	6		1	170		1	12.00
Cosme Méndez	Agosto	6		1	8,400		1	4.30
Manuel Flores	Agosto	6	14	55	5,461		1	3,716.96
Timoteo Castañeda	Agosto	19	No	fijan	extensión		1	36 caballería
David Lima	Agosto	19	3	3	1,736		1	152.47
Francisco Cruz O.	Agosto	19		24			1	12.00
Juan B. Padilla	Agosto	24	5	59	3,090	1		
Juan Dávila Carrillo	Agosto	26	10	8	4,610		1	116.72



Puente de hierro sobre el río Purgatorio.—Carretera del Norte.

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Juan Dávila Carrillo	Agosto	26	9	44	2,118		1	$ 78.49
Luis Vega B.	Agosto	26	29	57	4,093		1	1,076.28
[illegible] y Félix Cacao	Agosto	31	17	51	7,494		1	4,436.51
[illegible] Gramajo	Septiembre	3	15	29	7,046		1	178.15
[illegible] Margarito Cruz	Septiembre	3	9	45	2,318		1	97.11
Oscar Von Nestitz	Septiembre	3		13	504		1	50.97
[illegible] Urbano Polanco	Septiembre	6	14	54	1,738		1	534.46
Nicolás Juan y compañeros	Septiembre	6	8	46	3,305		1	87.22
Ramos de Ramos y compañeros	Septiembre	6	12	6	5,816		1	435.70
Mercedes Calderón	Septiembre	6		26	1,129½		1	5.20
Leonardo Flores	Septiembre	6	4	4			1	146.25
[illegible] Aguilar	Septiembre	18	2	7		1		
[illegible] A. de Batres	Septiembre	18	28	47	3,340		1	7,184.90
[illegible] González Saravia	Septiembre	18	2	7	3,712		1	528.79
Bienvenido Izquierdo	Septiembre	18	13	52	3,344		1	497.44
[illegible] y Lorenzo Chitay	Septiembre	18		4	3,715		1	16.30
[illegible] de [illegible]	Septiembre	20	40	18	2,836½		1	805.71
[illegible] Hermanos	Septiembre	26	1	26	6,604		1	354.14
[illegible] Rivas	Septiembre	26	11	43	3,088½	1		
Esteban Gámez	Octubre	9	3	53	8,093		1	138.26
L. García León	Octubre	11	30		1,647		1	1,080.00
[illegible] López Barrios	Octubre	26	29	52	3,363	1		
[illegible] Amanzan	Octubre	26		11			1	1.50
[illegible] Díaz	Octubre	26	7	8	3,474		1	256.69
Juan Fernando Gaspar	Octubre	26	7	22	7,500		1	404.79
Francisco Pinelo	Octubre	31	30				1	Sin precio
[illegible] Wer	Octubre	26	14	39	2,854		1	118.40
Miguel Castillo	Octubre	26	14	39	9,134		1	118.48
Juan Cordero	Octubre	26	13	28	3,089		1	108.91
Antonio Cruz	Octubre	26	13	57	3,625		1	112.56
Mariano F. García	Octubre	26	15				1	121.57
Francisco Morales	Octubre	26	14	2	5,007		1	113.78
José B. Alvarez	Octubre	26	13	4	9,655		1	105.98
Juan Francisco Cordero	Octubre	26	15	30			1	125.33
José Wer	Octubre	26	15	39	9,134		1	126.58
Bernardo Marroquín	Octubre	26	14	63	2,827		1	121.41

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
José Castillo	Octubre	26	4	42	5,052		1	$ 52.47
Pantaleón Aguirre	Octubre	26	15	3	7,972	1		
Ambrosio Peláez	Octubre	26	5	19	7,533⅝		1	1,327.16
Willians L. Adams	Octubre	26	7	31	9,151		1	299.13
Willians L. Adams	Octubre	26	10	47	7,603		1	386.86
Dionisio Tot	Octubre	26	8	20	563		1	299.28
María Ester Ariza	Octubre	26	1	49	5,297	1		
Aquilino Menéndez	Octubre	26	3	22	8,925		1	214.00
Cesáreo Orellana	Octubre	26		40	7,007¼		1	7.09
Melecio Reyes	Octubre	26	22	32	5,518	1		
Desiderio Ajsac.	Octubre	26		10	7,655		1	7.50
Guillerma Marizuya	Noviembre	6		3	3,901		1	13.23
Rafael Quintana	Noviembre	14		22			1	85.80
Santiago Quintana	Noviembre	14		19	2,271		1	75.18
Alberto Díaz Durán	Noviembre	14	9	31	2,354		1	341.57
Ezequiel Azurdia	Noviembre	16			1,800	1		
Mariano F. Lima	Noviembre	18	No	fijan	extensión		1	36 caballería
Calixto Julay	Noviembre	18		3	3,666		1	13.16
Raymundo Linares	Noviembre	18		10	196		1	39.18
Juan B. Enríquez	Noviembre	18	6	45	5,567		1	1,677.95

AÑO DE 1902.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Domingo Goicolea	Enero	7	2	2	6,755		1	$ 1,122.98
Timoteo Mérida y hermanos	Enero	7	1	3	2,351		1	420.22
José Maas	Enero	7		2	7,503¼		1	11.02
Pedro Quiñónez	Enero	7		26	5,944		1	103.88

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Felipe y Vicente Morán	Enero	7		7	1,321¼		1	$ 26.16
Sociedad "Diesseldorf Stanlling y Winter"	Enero	7	3	2	5,620		1	759.99
José Que	Enero	7		54	5,369		1	30.67
Pío Ical	Enero	7	1	35	4		1	55.68
Miguel Quej	Enero	7	1	12	9,379		1	43.28
Manuel Guillermo	Enero	7	1	55	8,627		1	67.41
Sociedad Stanlling, Winter & Cía.	Enero	7	3	15	7,873		1	811.66
Sociedad de "Plantaciones de la Verapaz"	Enero	10	23	36	5,212		1	748 54
Felipe y Cecilio Blanco y Juan Arana	Enero	10	9	19	9,242		1	2,327.81
José Lanza R.	Enero	10	11	[illegible]	3,022		1	399.54
Municipalidad y vecinos de San Sebastián	Enero	11	10			1		
Perfecto Tzamol	Enero	11	4	1	1,990⅛		1	180.95
Desiderio Asai	Enero	11		2	6,677¼		1	1.86
Desiderio Asai	Enero	11		2	3,292¼		1	1.62
Desiderio Asai	Enero	11		5	3,698½		1	3.74
Desiderio Asai	Enero	11		5	9,607¾		1	4.16
Desiderio Asai	Enero	11		3	1,152		1	2.17
Desiderio Asai	Enero	11		6	1,156¾		1	4.26
Desiderio Asai	Enero	11		6	1,156¾		1	4.26
Desiderio Asai	Enero	11		8	8,522¾		1	6.17
Desiderio Asai	Enero	11		3	3,733¾		1	2.35
Desiderio Asai	Enero	11		2	4,208¾		1	1.69
Perfecto Tzamol	Enero	13			8,898⅛		1	0.62
Angel Rivera	Enero	14		32	2,133	1		
Tiburcio Caal	Enero	22	15				1	540.00
Anselmo Ruiz	Enero	22	17	58	1,399		1	644.70
Francisco Hidalgo	Enero	7	44	24	522		1	1,597.53
Alberto Fuentes	Enero	7	24	40	7,207		1	6,159.06
Pablo Ossaye	Enero	11	3	10	3,980		1	790.61
Jesús Castañeda	Enero	8	3	48	3,161		1	135.18
Angela C. de García	Enero	8	17	4	2,158		1	614.37
Carlos Cuc	Enero	12	2	39	1,354		1	94.00
Julián González	Enero	12	12	13	4,147	1		
Ernesto Duarte	Enero	12	3	11	208		1	793.05
Eliseo Coulhin	Febrero	12	8	10	6,158		1	293.96
Ernesto Ariza	Febrero	13	26	22	4,700		1	948.60

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Humberto García	Febrero	13		35	3,204		1	$ 137.97
Lucas Cucul y compañeros	Febrero	13		17	7,538		1	69.34
Pedro Barillas	Febrero	14	30		1.123	1		
Mercedes Calderón	Febrero	19		47	1,910		1	188.76
Luciano Roldán	Febrero	19		63	5,708		1	15.89
Gaspar Semet	Febrero	19		2	1,148 1/6		1	8.19
Francisco Junay 2º	Febrero	19		1	589 1/5		1	4.10
Francisco Junay 2º	Febrero	19		3	2,847 3/8		1	12.71
Francisco Junay 2º	Febrero	19			7,030 3/4		1	2.72
Francisco Junay 2º	Febrero	19		3	2,145		1	12.55
Tereso Solito	Febrero	19		63	7,452 3/4		1	11.11
Rosendo E. Monzón	Febrero	19	30	8	1,430		1	1,084.58
Melecio Milián	Febrero	20	11	27	8,676		1	2,858.85
Marcelino Sagastume	Febrero	20	2	7	8,348		1	76.40
Modesto García	Febrero	20		24	1,942		1	94.60
Domingo Caal y compañeros	Febrero	21	1	7	56		1	27.73
Salomé Chavarría	Febrero	21	1	33	3.456	1		
Juan Moreno	Febrero	21		21	2,811		1	83.13
Mauricio Thomae	Marzo	14		37	3.821		1	21.01
Acasio Grijalva	Marzo	14	8	32	7,854		1	2,128 06
Vecinos de Santo Domingo	Marzo	14	No	fijan	extensión	1		
Apolonio López	Marzo	14		12	3,580		1	61 79
Vicente Monzón	Marzo	16		35	8,228		1	139 93
Jacobo Reyes	Marzo	16	1	10	2,500		1	290.03
Evaristo Chapas	Marzo	16		7	870		1	27.68
Waltero Curley	Marzo	16	10	44	3,366		1	384.94
Herederos de Cristina S. de García Granados	Marzo	18	22	44	8,390		1	204.37
Juan Beltetón	Marzo	18		10	3,891		1	40.70
Herrera y Goubaud	Abril	5	3	52	6,438		1	955.63
Herrera y Goubaud	Abril	5	2	27	7,724		1	608.48
Jorge Muñoz	Abril	5	16	1	9,790		1	577.11
Javier A. Padilla	Abril	5	13	19	4,629		1	478.94
Miguel Larrave	Abril	5	28	5	7,300		1	1,011.21
Manuel Rodríguez C.	Abril	5	22	3	3,665		1	793.93
Pablo Estrada	Abril	7		3	2,313		1	27.77
Ramón Hernández	Abril	7	14	63	1,154	1		

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Leandro Taracena	Abril	8	30	15	5,800		1	$ 347.80
Ester García	Abril	8	8	39	3,935		1	2,153.87
Santiago Chea	Abril	8	6	39	3,590		1	1,653.74
Manuel Rodríguez C.	Abril	19	4	3	3,665	1		
Miguel Larrave	Abril	19	28	5	7,031	1		
Alfredo García	Abril	22					1	30 Caballería
Vicente García	Abril	22	5	54	5,456		1	1,463.06
J. Víctor Ibarra	Abril	22	1	8	7,476		1	284.17
Luis Alvarez	Abril	22		24	2,422½		1	54.50
Miguel Meza	Abril	22		2	9,134½		1	72.45
Miguel Meza	Abril	22		10	6,023½		1	906.50
Francisco M. Cividanes	Abril	22			1,144¼		1	0.15
Martín de la Cruz	Abril	22	3	54	1,795		1	961.63
Juan Bin	Abril	22	1	3	3,003		1	263.13
Darío Coronado	Abril	22		5	9,028		1	22.84
Gregorio Casal	Abril	22	4	61	5,309		1	1,240.37
J. Luis López	Abril	22		59	9,007		1	233.98
Nottebohm y Cía.	Abril	22	1	5	6,186		1	271.94
Vecinos de "Las Delicias"	Abril	23	32	62	4,201	1		
Adriana García	Abril	24	12	37	3,235		1	452.98
Trinidad de los Santos	Mayo	12		52	2,414		1	2,030.64
Feliciano Rivera	Mayo	13	15	28	7,529		1	556.17
Isabel y Ana Figueroa	Mayo	13	12	43	3,182	1		
Gregorio Olivares	Mayo	14	9	5	202		1	
Herederos de Javier Valenzuela	Mayo	16	1	34	2,857½		1	383.81
Gustavo Sengiers	Mayo	16	29	60	4,742		1	1,078.02
Representación de Tomasa Menéndez de Sandoval	Mayo	17	3	8	9,876		1	785.10
Segundo Garraiva	Mayo	24	7	63	4,308		1	1,997.77
Milicianos de Momostenango	Mayo	24	100			1		
J. Luis Parra	Mayo	30	15			1		
Gertrudis de Ticas	Mayo	30	28	63	8,094		1	290.98
Vecinos de Champerico	Mayo	31	No	fijan	extensión	1		
Miguel González	Junio	5	6	33	4,738		1	234.82
José Matas y compañeros	Junio	5	1	6	7,750		1	276.45
Esteban Gómez	Junio	6		10			1	39.06
J. Ernesto Zelaya y Fernando Mendizábal	Junio	6	2	57	483		1	722.84

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Policarpo Méndez	Junio 6		36	3,452¼		1	$ 139.37
Julio Godoy	Junio 19	4	38	4,628	1		
J. Vicente Gómez	Junio 19		16	9,977		1	146 07
Juan E. Paiz	Junio 19		11	8,529		1	47.41
Mauricio Thomae	Junio 19		3	6,876		1	31 69
Esteban Ramírez	Junio 19		5	2,707½	1		
Rafael Nuila	Junio 19	4				1	144.00
Irene Torres	Junio 19		53	4,027		1	208 60
María Lázaro	Junio 19		38	6.028		1	28.95
Francisca Figueroa de Leal Peña	Junio 19	8	13	9.596		1	410.90
Ricardo Sapper	Junio 24		16	329		1	9 02
Valeriana Quiñónez	Junio 24	7	46	6,767	1		
Ismael Chavarría	Junio 26	5	44	3.403		1	204.94
Josefa Guzmán	Junio 26		7	1,959		1	27.42
Gabriel Cárdenas	Julio 1º	1	51	986½		1	449.26
Matilde Mulul	Julio 1º		2	5,048	1		13.78
Policarpo Mulul	Julio 1º		1	3,310		1	7.32
David Alvarado	Julio 1º		17	6.711		1	70.68
Miguel Nis	Julio 1º		2	865		1	57.38
Salvador Morales	Julio 1º		2	504		1	10.25
Francisco Ovando	Julio 1º		18	2,016		1	72.81
Enrique Ordóñez	Julio 1º		15	40⅝		1	75.02
J. Claro y Genaro Chajón	Julio 11	8	60	4,157		1	321.98
Jacinto Donis	Julio 31	30	4	6,079		1	1.082.59
Julio Molina	Julio 31	8				1	2.000.00
Manuel Molina	Agosto 1º	2	19	8,432		1	83.15
Moisés J. García	Agosto 1º	13				1	3,250.00
Eugenio Granados	Agosto 5	13	5	3.307		1	470.99
Gertrudis de Mancilla	Agosto 9	2	2	7,288		1	510.64
Antonio Sandoval	Agosto 9	2	47	8.185		1	683.91
José Barillas V.	Agosto 9	11	5	9,092		1	2.773.08
Agustin Acevedo	Agosto 9	5	14	1,261		1	187.94
Juan J. Esmenjaud	Agosto 9	3	41	122		1	910.20
Vecinos del Chul	Agosto 9	6	57	4,942		1	248.34
Filadelfo Ochoa	Agosto 28	4	5	8.110	1		
Manuel Ruano Moreno	Agosto 28		46	4,000		1	23.20

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Ismael Chavarría	Agosto	28		8	9,893½		1	$ 34.47
Loreto Argueta	Agosto	28	10	45	3,297		1	385.48
Agapito Aguilar	Agosto	28	1	11	9,181	1		
Manuel J. P[illegible]	Agosto	28	14	27	7,382	1		
José María Orellana	Septiembre	6	No	fijan	extension	1		
Jesús Oliva	Septiembre	24	2	34	8,959	1		
Gregorio Aguilar	Septiembre	24		14	2,459		1	1.22
José Ba[illegible]ster	Septiembre	24	8	6	6,359		1	291.73
[illegible] Paz	Septiembre	24	1	60	2,806		1	485.46
Feliciano [illegible]	Septiembre	24	1		5,887		1	36.33
[illegible] y Pilar Rubio	Septiembre	24		6	2,691½		1	24.45
[illegible]	Septiembre	24	4	18	4,230		1	42.86
[illegible]	Septiembre	24	16	46	7,132		1	150.00
[illegible]	Septiembre	24		30			1	10.00
José [illegible] O[illegible]llana	Septiembre	25	29	27	5,020		1	269.93
[illegible]	Septiembre	25	15	3	652		1	3,761.97
[illegible]	Septiembre	25	5	60	2,661		1	1,485.41
[illegible] del [illegible]	Septiembre	25	4	24	2,436		1	157.64
[illegible] y compañeros	Septiembre	26		29	5,018		1	115.24
[illegible]	Septiembre	26	2	30	9,298		1	620.81
[illegible]	Septiembre	26	4	36	4,968		1	1,142.56
[illegible]	Septiembre	26	10	45	3,297		1	2,677.07
[illegible] y compañeros	Septiembre	26	7	51	2,001		1	280.79
[illegible]	Octubre	8	15	27	341	1		
[illegible] y compañeros	Octubre	8	15	18	874	1		
[illegible], Cruz Juárez	Octubre	8		5	8,802	1		
[illegible] Paz	Octubre	8	7	13	8,556		1	1,804.12
[illegible]	Octubre	8	13	5	3,307	1		
[illegible]	Octubre	8	14	55	7,886		1	535.37
[illegible] y Román [illegible]	Octubre	8	6	48	4,092		1	1,689.10
Luis [illegible] M.	Octubre	8	15	1	0,193		1	541.02
[illegible] de "Chinaca" y "Ocutilá"	Noviembre	4	9	57	5,001	1		
Samuel Herrera	Noviembre	5	12	62	7,679		1	
J. Antonio Aguilar	Noviembre	6	14	29	2,466		1	521.07
Francisco López V.	Noviembre	6	14	3	6,445		1	506.04
Juan Mérida	Noviembre	6	15	15	3,491		1	548.63

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Sociedad de Plantaciones de la Verapaz	Noviembre 6	4	21	4,721		1	$ 156.06
Francisco y Antonio Sajbin	Noviembre 6	4	14	4,700		1	152.14
Felipe Cano	Noviembre 6	16	5	4,721		1	160.86
Koch Hagmann y Cía.	Noviembre 6	5	42	5,487		1	3,115.64
Eleuterio Herrera y hermanos	Noviembre 6		22	2,488		1	86.90
Guillermo Haegendorens	Noviembre 6	10	1	5,000		1	2,506.08
José Monterroso	Noviembre 6		3		1		
Agustín Salazar	Noviembre 6	16	7	762		1	579.97
Antonio Yuc	Noviembre 6		7	2,638½		1	25.32
Ventura Xicay	Noviembre 6		4	6,986¼		1	2.62
Ezequiel Palma y hermanos	Noviembre 14	14	62	1,598		1	538.96
Isaac Cano	Noviembre 14	18	60	1,076		1	189.39
J. Antonio Aguilar	Noviembre 14	10	9	6,220		1	365.41
Francisco Lorenzo	Noviembre 19	2	62	3,332		1	29.73
Florentín González	Noviembre 22	19	17	3,471	1		
Román Lucero y Fernando Aragón	Noviembre 22		16	556	1		
Agustín Agreda	Noviembre 22			2,074	1		
N. N.	Noviembre 22			2,705	1		
Elena Díaz Noriega	Noviembre 22	16	34	5,805		1	793.94
Adolfo, Tomás y Alberto Moreno	Noviembre 22	18	51	307		1	676.70
Mauricio Thomae	Diciembre 6		16	7,813		1	65.55
Gertrudis Villalta	Diciembre 6	9	60	9,751		1	98.51
Jacobo Cristi	Diciembre 6	9	47	1,781		1	2,434.28
Emilio Ardón	Diciembre 13	14	19	1,282		1	128.74
Marcelino Chun y compañeros	Diciembre 13	1	55	1,507		1	67.00
Encarnación Osorio	Diciembre 13		47	1,874		1	184.32



Ferrocarril del Norte en construcción.

Año de 1903.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Melesio Marín	Enero	15	10	17	3,256		1	$ 360.74
Claudio Urrutia	Enero	15	4	25	830		1	158.11
Rafaela Saravia de King	Enero	15	31	34	2,807		1	283.82
Doctor Ramón A. Salazar	Enero	15	15				1	540.00
Ernesto Altschul	Enero	15	1	38	7,836		1	883.29
Joaquín Catalán	Enero	15		31	6,810		1	17.71
Domingo José Quevedo	Enero	15	2	6	133		1	523.48
Manuel C. Valdés	Enero	15	1	10	9,843		1	292.80
Manuel Canahui	Enero	16		11				60.50
Carlos Diguero	Enero	23		25	1,712[illegible]	1		
Licenciado Domingo S. Echeverría	Febrero	2	15	40	2,431		1	306.33
Lauterio B. de León	Febrero	2	30	18	3,653		1	272.73
Rafael Paz Morales y Angel Rivera	Febrero	2		8	6,301		1	74.16
Municipalidad y vecinos de Santa María Nebaj	Febrero	2	1,428	25	2,437		1	14,283.94
Pedro José M.	Febrero	2	15				1	135.08
Coronel Isabel Echeverría	Febrero	2	15	18	8,472	1		
Francisco Rivas	Mayo	6	3	1	7,959		1	757.00
Miguel y Ramón Idígoras	Mayo	8	6	48	4,379		1	273.67
Tomás M. Ramos	Mayo	8	15	59	2,180	1		
José Xu	Mayo	14		1	5,000		1	1.50
Pedro Palma	Mayo	14		11	3,873		1	5.69
Municipalidad de Momostenango	Mayo	14	23	49	401	1		
Coronel Ciriaco Rodas	Mayo	25	30			1		
Jesús Sevilla	Mayo	28		20	907		1	20.00
Francisco Leal S.	Junio	6	2	49	3		1	99.56
Martín Pancán y compañeros	Junio	6	6	42	7,114	1		
José María Solís González	Junio	6	6	48	9,930		1	243.55
Vecinos de la Aldea de Parastut	Junio	6	7	8	3,872		1	256.72
Ventura Recinos	Junio	6	15	7	5,946		1	151.18
Eleuterio B. de León	Junio	6	29	24	5,237		1	264.58
Manuel Ruano Moreno	Junio	8	6	57	2,692		1	248.20
Teniente Coronel Manuel E. García	Junio	8	30	12	3,429		1	271.89

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Clemente C. Castañeda	Junio 8	15	9	743		1	$ 545.10
Silvia C. de Cordero	Jnnio 8	2	31	9,139		1	89.94
Capitán Francisco Ovando	Junio 9			1,204	1		
Cayetano Hernández	Junio 9	14	46	8,516		1	530.35
Eustaquio Quel	Junio 9		1	5,944	1		
Isaac Solares	Junio 9		20			1	125.00
Arturo Alvarez	Junio 9	8	38	3,740		1	309.58
José María Muralles	Junio 9	16	14	6,925		1	4,054.38
Teodoro Barillas, Esteban Ruedas y Juan Ramón Granados	Junio 9	7	57	4,790		1	1,974.52
Schlubach y Cía.	Junio 9	3		6,075		1	1,655.22
Manuel T. Solares	Junio 9	6	1	481		1	216.58
Florencio Cabrera	Junio 9		47			1	188.00
José María Muralles	Junio 9	2	38	198		1	648.51
Olaya Dávila de Martínez, Justina, Pilar, Matilde, María, Manuel, Daniel y Gregorio Martínez	Junio 9	2				1	72.00
María R. de Marroquín	Junio 9		16	5,485		1	160 08
General Francisco A. Villela	Julio 10	3	44	5,196		1	923.89
Capitán Isaías Palacios	Julio 11	12	29		1		
Licenciado Domingo S. Echeverría	Julio 11	9	20	3 596		1	335.45
María A. de Ortega	Julio 13	67	34	5,679		1	2,431.44
Isaac Roca	Julio 13	7	61	6,616		1	286.68
Licenciado Víctor M. Estévez	Julio 13	No	fijan	extensión		1	9 caballería
Comandante Alejo Sierra	Julio 13	21	22	5,194		1	201 00
General José María Lima	Julio 13		8	1,784		1	31.94
Manuel Galindo R.	Julio 14	14	57	6,638		1	536.43
Julián Vasquez	Julio 14	10	9	9,085		1	365.57
Coronel Aurelio F. Recinos	Julio 15	30	62	4,518		1	348.59
José Salazar	Julio 17		19	4,165		1	14.56
Ramón Monterroso	Julio 17	12	46	5,415		1	458.17
Guadalupe de Sánchez	Julio 18	33	32	8.758	1		
Anastasio López	Julio 18	3	7	7,058		1	777.74

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas	Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Fredge Paeteau y R. Camprubí	Julio 18	31	43	8,114		1	$ 285.15
Herederos de Don Salvador Perez	Julio 20		14	1,460		1	100.00
Herederos de Don Salvador Perez	Julio 20		24	3,990		1	200.00
Milicianos de Patzicia	Julio 20	1	61		1		
Inocenta M. de Medina	Julio 21	15	43	4,472		1	141.10
Teodoro Stallin	Julio 21	1	58	1,396		1	1,049.63
José Gutierrez Cortina	Julio 21	11	23	1,483		1	408.86
Gustavo Gambs	Julio 21		12	7,257		1	49.06
Reducindo Leanus	Julio 22	1	42			1	414 06
Ana Barbales de Monzón	Julio 22	3	55	6,064		1	139.27
Herederos de don Manuel Mayorical	Julio 23	1	56	3,431		1	752.14
Mateo Tox y compañeros	Julio 24	20	11	8,387		1	726.65
Comandante de Ingenieros Pablo J. García	Julio 24	20	46		1		
Cayetano González	Julio 27	No	fijan	extensión		1	36 caballería
Comandante Eduardo Palomo	Agosto 26	10	2	1,219		1	361.19
Celso Herrera	Agosto 27	13	39	8,878		1	490.43
Pablo Ossaye	Septiembre 7	11	39	570		1	2,902 57
Cesareo Orellana	Septiembre 7		60	2,918		1	22.61
Juan Saenz y Benito	Septiembre 7	2	2	8,497			508.13
Cornelio Escobar	Septiembre 7		26	77		1	223.50
Fausto Ramírez	Septiembre 7	25			1		
Bernarda Sandoval	Septiembre 7	1	3		1		
Pedro Galvez Portocarrero	Septiembre 10	7	10	5,861		1	2,866.16
Luis Vargas P.	Septiembre 10	2	2	9,773		1	138 19
José María Letona	Septiembre 10	9	17	3,589		1	333.76
General Francisco A. Villela	Septiembre 10		34	6,048		1	135 16
María de Zuñiga	Septiembre 10		10	6,056		1	42.42
Ambrosio Pelaez	Septiembre 10		32	7,694¾		1	18.43
Generales Miguel Larrave, J. Félix Flores y Coronel Trinidad España	Septiembre 10	30				1	1,080.00
Bramma y Neveux	Septiembre 10	1	5	5,087		1	597.34
José María Ovando	Septiembre 10	8	6	627½		1	324.60

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Pablo Stricker	Septiembre	10		24	8,089		1	$ 213 20
Vicente Martínez B. y Coronel Raymundo Aguilar	Septiembre	10	31	19	2,350		1	1.126.81
Francisco Mathies	Septiembre	10	2	28	5,626		1	611.56
Lucas Sis	Septiembre	24		15	5,000		1	7.75
Piedad C. de Andreu	Septiembre	24	1	43			1	417.97
Hercilia S de Aguilar	Septiembre	24		33	274		1	283.83
Valeriano Díaz	Septiembre	24		36	5,058	1		
Tomás Cul, Miguel A. Lera, Domingo Xoná, Agustín Cul, Nicolás Cul y Felipe Moran	Septiembre	24	1	10	3,734		1	290 52
Vicente Salazar	Septiembre	28	10				1	360.00
General José María Lima	Septiembre	28	10				1	360 00
Ramón Arandi	Octubre	19	30	3	78		1	1.081 68
Sebastián Castañaza	Octubre	6		43	9,793		1	175 92
Higinio Castañaza	Octubre	6		44	105		1	176 04
Francisco Pedoglio	Octubre	13	1	34	2.198		1	383.66
Mariano Vicente Díaz	Noviembre	6	15	8	419	1		
Julia A. de Díaz	Noviembre	6	14	62	9,322	1		
Higinio Castañaza y compañeros	Noviembre	13	9	16	9.187		1	2.316.08
Simona González de Llerena	Noviembre	10	11	1	4,171		1	396.79
Mariano B. Pineda	Noviembre	10	15	24	3.456	1		
Leopoldo García	Noviembre	10	29	59	5.098		1	269.36
Felipe Ponce	Noviembre	12		10	5,437		1	41.18
Antonio López, Venancio y Martín Escobar	Noviembre	12	15				1	3,750.00
Manuel Can y compañeros	Noviembre	12	2	58	5.587		1	104.93
Félix Díaz	Noviembre	16	2	38	1,677		1	649.08
Juan Si y compañeros	Noviembre	18	2	19	9,714		1	83.22
Anacleto Herrera y Licenciado Alberto Herrera	Noviembre	23	29	38	6,801		1	303.44
Julio Carranza	Noviembre	30	10	62	7,868		1	2,745 27
Alicia García	Diciembre	2	23	47	5,357		1	5,935.68
Coronel Mariano Ponce	Diciembre	2	5	7			1	45.98
Nicomedes Herrador	Diciembre	2		31	4,920		1	7.87
Miguel Arce	Diciembre	2	4	57	7,717	1		

Continuación del Cuadro Anterior.

NOMBRES	Fechas		Caballerías	Manzanas	Varas cuadradas	Adjudicaciones gratuitas	Adjudicaciones pagadas	VALOR
Joaquín Ba. Vicente Pop y compañeros	Diciembre	3	36	38	5,856		1	$ 957.70
Fabian Rodríguez	Diciembre	4	6	44	3,789		1	240.96
General Leopoldo Orellana	Diciembre	5	8	42	8,274		1	78.02
Diegos, Martín, Felipe, Pantaleon Say y compañeros	Diciembre	9	6	25	51	1		
Cristina Ponce y Valdes	Diciembre	15	3	11	2,491		1	793.94
Tomas Garzona	Diciembre	15	2	8	8,440		1	76.97
Vecinos de la Aldea de Huité	Diciembre	16	34	5	9,125	1		
Alejandro Mendez A.	Diciembre	17	..	45	2,718		1	176.84
Aldea de Tabuesco, Bolivia, Chiquitepeque y Chicacao	Diciembre	18	40			1		
Regino Solorzano	Diciembre	21		9	278		1	35.26
Capitan Manuel José Juarez	Diciembre	21	4	44	7,704	1		
Ramon Calderon	Diciembre	21	10				1	360 00
Modesto Barrera	Diciembre	22		49	1,501		1	191.99
Jose Barrera	Diciembre	22	1	59	4,604		1	69.44
Salvador Diaz S.	Diciembre	22	14	38	1,070		1	525 43
Patrocinio Barrios de Rivera	Diciembre	22	10	21	6,694		1	2,584 64
Loreto Argueta	Diciembre	22	7	62	4,690		1	1,994.01
General José María Lima	Diciembre	23	19	1	8,215		1	685.02

FERROCARRILES

Aspiración noble de todo patriota amante, desinteresado y decidido del progreso de Guatemala, es la construcción del Ferrocarril del Norte, pues con éste, puesto al servicio público, como muy bien ha dicho el señor Presidente, la República verá cambiada su situación actual: estará en fácil y pronta comunicación con las naciones más importantes del Antiguo y Nuevo Mundo: el comercio adquirirá todo el desarrollo que la riqueza nacional tiene derecho á esperar: la agricultura, fuente de inagotable bienestar, alcanzará mayor ensanche, proporcionando á los ciudadanos toda clase de comodidades y ventajas, que, hoy por hoy, son difíciles de conseguir; y la labor intelectual, digna por mil títulos de la protección de la sociedad y del Gobierno, se elevará al puesto que, en los anales de los pueblos cultos, merece ocupar.

El señor Licenciado Estrada Cabrera, desde que ocupó la silla presidencial, ha puesto su esfuerzo todo y su patriótico empeño en la realización de tan bello ideal: y con ese propósito, por acuerdo de 31 de agosto de 1900, autorizó al Ministerio de Fomento, para que, conforme las instrucciones que le comunicó y en los términos más favorables para el Estado, celebrara, con la Compañía "The Central American Improvement Co. Inc." ó su representante legal, contrato para la construcción y explotación de la parte que aun falta del Ferrocarril del Norte, comprendida entre "El Rancho" y esta capital, y para la reparación y explotación de la parte ya construída.

Refiriéndose á ese contrato dijeron las Comisiones de Fomento, Hacienda y Legislación, unidas, de la Legislatura:

"Huelgan las consideraciones sobre las ventajas políticas, industriales, económicas y sociales que reportará nuestra patria si se realiza esta empresa que, por tanto tiempo, ha sido nuestra más ardiente aspiración y nuestro deseo más constante. El señor Presidente de la República en su Mensaje, el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en su comunicación, y la Prensa y todos los círculos sociales, han tratado con tanta erudición el fondo y parte de los detalles de este asunto, que está ya fuera de toda discusión.

Pero tanto se ha trabajado en pro de esta obra, tan largo tiempo se ha luchado venciendo innumerables dificultades y salvando obstáculos, de todos conocidos; tal número de contratos se han celebrado y tantos esfuerzos se han hecho, que ya las esperanzas se habían extinguido y el marasmo y el desaliento comenzaban á invadirnos, y la idea de realizar el Ferrocarril del Norte la contemplábamos como una de esas ilusiones que serían un hecho; pero en un porvenir muy lejano. Surgió la idea en el fecundo cerebro del General Justo Rufino Barrios; ha sido acariciada y perseguida por sus sucesores en el Poder hasta el extremo de embargar, á veces, toda su atención, y al fin, es más que probable que al actual Presidente de la República, toque la gloria de dar cima á una empresa que hemos considerado con justicia, como la llamada á contribuír á la grandeza de Guatemala. Así era de esperarse de su patriotismo y de sus deseos manifiestos de cumplir



Vista de los trabajos de localización del puente sobre el río Plátanos.—Carretera del Norte.

sus promesas y de promover la felicidad del pueblo que le encomendó sus destinos. Y hemos de confiar en que noche y día dedicará todas sus energías al cumplimiento de sus penosos deberes y á la realización de una obra que, no lo dudamos, será objeto primordial de sus afanes y del esfuerzo de todos los guatemaltecos, pues no creemos que haya uno solo que no preste su contingente y su cooperación al Estado, tratándose de una obra que, en pocos años, puede transformar nuestra patria y desarrollar sus gérmenes inagotables de riqueza.

El Decreto Gubernativo número 614 ha sido un verdadero acontecimiento histórico que causó agradable sorpresa y que ha reavivado las esperanzas muertas. Todos los habitantes de la República lo han acogido con entusiasmo, y los Diputados hemos acudido presurosos al llamamiento del Gobierno, llenos de satisfacción y temiendo solamente que nuestros deseos vehementes y nuestra impaciencia, no nos condujeran á aceptar algo inconveniente. Mas no ha sido así, por fortuna: hemos prescindido del sentimiento para dar paso á la reflexión y al juicio sereno y tranquilo.

Ha procedido el Gobierno con la lealtad y franqueza que corresponden á uno de los Poderes. Impreso y en suficiente número de ejemplares se ha publicado ese cuadro sinóptico de los contratos sobre construcción de Ferrocarriles en Guatemala, y cada uno de los señores Diputados y cada ciudadano, puede estudiar y comparar, estableciendo las diferencias entre el pasado y el presente las mismas bases, predominan la duración del privilegio exclusivo y del derecho á la explotación por largo tiempo;

la enajenación de la obra con muy pocas probabilidades, por no decir ninguna, de que llegase á ser nacional; las cesiones y franquicias de costumbre; las garantías y las subvenciones, por parte del Gobierno, con frecuencia exageradas y exorbitantes, quizás porque así lo demandaban las circunstancias. Pero la experiencia ha enseñado y dado calma para escoger lo más ventajoso.

Creemos asegurar con toda imparcialidad, y si nos equivocamos nos alegraríamos de escuchar la demostración de nuestro error, que el contrato que examinamos, ajustado por el Secretario de Fomento, por una parte, y por Mr. Richard Barthel, por otra, en representación de "The Central American Improvement Co.," encierra todas las condiciones de legalidad, de justicia y de probabilidad de buen suceso que el patrotismo anhela. Lleva al ánimo el convencimiento de esa verdad, el estudio del contrato en su conjunto y en sus detalles, que uno y otros son bastante claros y comprensibles.

La importancia y trascendencia de una mejora como el Ferrocarril del Norte, no ha de calcularse sólo por la utilidad que produce directamente, sino también por la que suscita, de un modo indirecto, á causa de esa ley económica que se llama "la solidaridad de las industrias."

Todas las eventualidades parecen previstas en el contrato, y si algunas se han escapado, fácil será arreglarlas en lo sucesivo, ya que eso acontece con todas las obras humanas. Largos pueden estimarse algunos de los términos que fija, como, por ejemplo, el de treinta y seis meses á que se refiere el artículo primero, para completar la construcción de la vía,

de "El Rancho" á la capital; pero juzgamos que esos términos se establecen como máximum, y que la prudencia aconseja que no sean más cortos.

Sin derecho á reembolso alguno, agregará la Compañía á los actuales enseres del Ferrocarril, dos locomotoras, tres carros, etc.; y en una palabra, pondrá la línea al servicio público cuanto antes.

Al expirar el período de diez años, el Gobierno puede hacerse dueño absoluto del Ferrocarril, con todos sus enseres y accesorios, y, si entonces, lo que no es de esperarse, no tiene recursos para pagar, se le conceden prórrogas que, de dos en dos años, pueden llegar hasta diez y seis.

Al juicio de honorables árbitros se ocurrirá en el inesperado caso de alguna disención entre las partes contratantes; y, desde luego, se renuncia el acudir á la vía diplomática.

Garantiza la Compañía el cumplimiento de sus compromisos con el depósito de $200,000.00 en bonos de la deuda del Gobierno y con la pérdida de todo lo hecho, por ella, si dentro del término de tres años no ha concluído la línea.

Si con estas y otras condiciones, señores Diputados, la obra no se realiza y defrauda nuestras más fundadas esperanzas, no será por falta de previsión ni de esfuerzos; y aun en ese caso, no hemos de amilanarnos ni de abatirnos, sino por el contrario, cobrar nuevos bríos y con mayor ánimo, como proceden los hombres enérgicos en presencia de los peligros, volver á la brecha y continuar luchando sin tregua ni reposo."

El 28 de noviembre de 1900, celebróse otro contrato con la misma Compañía, el cual se considera como parte del anterior y se establece que éste no

es transferible á otra Compañía ni persona; que el término fijado de 33 meses para la terminación de la obra, es de 36, y otros puntos más favorables á la Nación.

Con la repetida Compañía se celebró el 23 de octubre de 1902, un nuevo contrato, que modifica los de 31 de agosto y 28 de noviembre de 1900; y por último, el 28 de abril de 1903, se firmó un nuevo convenio por el cual se adiciona el anterior, entre otros puntos, en el sentido de que los contratistas se comprometen á que el Ferrocarril quede concluído y puesto al servicio en la capital en tres y medio años, y que si no cumplieren, salvo fuerza mayor comprobada, el Gobierno podrá ejercer los derechos que le dan el Código Civil y las leyes procesivas.

Consta en el Mensaje Presidencial de este año que: "solicitó el apoderado de "The Central American Company Inc.," en oficio de 29 de octubre del año próximo pasado, que se rescindiese el contrato vigente porque no pudiendo la Compañía que representaba, por falta de fondos, dar cumplimiento á los compromisos contraídos con el Gobierno, acerca de la explotación, reparación y conclusión del Ferrocarril del Norte, era el caso, conforme á los respectivos contratos, de volver la línea, material fijo y rodante, almacenes, enseres, etc. Con fecha 31 del propio mes de octubre, se rescindieron los referidos convenios, y el Gobierno entró en posesión del Ferrocarril, reservándose los derechos que los mismos contratos le confieren para hacer responsable á la Compañía cuando lo crea oportuno. En la actualidad, dicha Empresa se halla en poder del Gobierno y el servicio se hace con bastante regularidad.

Pero debo comunicaros, señores Diputados, una grata nueva respecto de vía tan importante: no sólo ha llegado hasta Sanarate la trocha para unir el Rancho de San Agustín con dicho lugar, á donde ha llegado también la Carretera del Norte, estando ya los rieles para cubrirla después de los trabajos de puentes; sino que tengo el gusto de manifestaros que se ha firmado ad-referendum, un contrato con el representante de un competente consorcio ferrocarrilero de los Estados Unidos de América, para terminar, en tres años, la línea entre Puerto Barrios y la Capital. Al quedar llevada á la práctica esta aspiración de todo buen guatemalteco, nuestro territorio será cruzado por la locomotora en la extensión comprendida entre las costas de ambos mares, y será un hecho nuestro ferrocarril interoceánico. Además, el ramal que la misma Empresa se compromete á colocar de Zacapa á la frontera de El Salvador, completará la obra de impulso á la región oriental de la República; así como el tramo del Ferrocarril Pan-americano entre Caballo Blanco y Ayutla, en cuya ejecución decididamente me intereso, contribuirá á dar mayor empuje á la sección occidental. Es fácil de comprender todo el beneficio que esta actividad ferrocarrilera reportará al progreso del país."

Los señores William Van Horne y Minor C. Keith son dos distinguidas personalidades, pertenecientes á la alta banca de los Estados Unidos de Norte América, siendo el primero Presidente del gran Ferrocarril trascontinental *Canadian Pacific*, y el segundo Director del *trust* de frutas de Boston, y uno de los empresarios más activos de la América

Central, á quien Costa Rica debe su ferrocarril á Puerto Limón. Con ellos, representados por Mr. Percival Farquhar, celebró el señor Licenciado Estrada Cabrera un contrato, *ad referendum*, el 12 de enero del corriente año, del cual ha dado cuenta á la Asamblea Nacional Legislativa, en los términos que siguen:

"Palacio Nacional: Guatemala, 5 de abril de 1904.

Señores Diputados:

En el mensaje que os dirigí al inaugurar vuestras sesiones del corriente año, anuncié que se había firmado, *ad referendum*, un contrato para concluír, en breve término, la línea férrea del Norte; y hoy tengo la satisfacción de presentaros dicho contrato, debidamente aprobado por el Ejecutivo, á efecto de que la Asamblea se sirva estudiarlo con el detenimiento del caso, adoptando la resolución que le indique su amor al progreso y su celo por los grandes intereses de la Patria.

No debe olvidarse que en la ejecución de esta magna obra radica el porvenir de Guatemala, y que á la realización de tan elevado ideal, han de converger el buen deseo, la actividad y la perseverancia de todo guatemalteco que se precie de patriota.

Siendo, como ella es, indispensable para el desarrollo á que el país está llamado, no hay sacrificio que pueda escatimársele cuando se trata de asegurar á la República los beneficios inmensos que nuestro ferrocarril interoceánico aportará en la evolución de los elementos nacionales.

Animado por estas ideas, mi Gobierno ha aprovechado toda oportunidad para acercarse á la reali-

zación de tan importante empresa, seguro de que esos esfuerzos y sacrificios quedarán compensados con creces cuando aquélla quede terminada.

No obstante lo que dejo expuesto, y aunque estoy convencido plenamente de que esa Honorable Asamblea, como el Ejecutivo mismo, aprecia en su verdadero valor la obra del Ferrocarril del Norte, al presentaros el último contrato relativo á su terminación, quiero que lo estudiéis y consideréis con el detenimiento debido.

Vuestra resolución sobre asunto de tan vital interés, favorable ó adversa al contrato celebrado por el Ejecutivo, será debidamente acatada por éste, como lo hace con todas vuestras disposiciones. En el primer caso, me halagaría haber sabido interpretar las ideas del Pueblo á quien representáis; pero de todos modos, tengo la seguridad de que vuestra conducta obedecerá á los dictados del patriotismo más elevado, y de que no olvidaréis, ni un momento, los intereses de Guatemala.

Señores Diputados:

MANUEL ESTRADA C."

Los puntos principales de ese contrato, se resumen así:

Duración del contrato: 99 años, al cabo de los cuales los contratistas devolverán el ferrocarril al Gobierno, si éste paga el precio que aquél valga en esa época; pero si el Gobierno, dentro de los 6 meses siguientes de haberse cumplido los 99 años, no notifica el deseo de entrar en posesión de la línea pagando su valor, los contratistas quedarán como dueños de ella.

Cesiones gratuitas: el Gobierno, luego que esté concluída la línea férrea, extenderá una escritura de traspaso á la Compañía, y le transferirá la parte construída de ferrocarril desde Puerto Barrios, comprendiendo el muelle y todas las demás propiedades de la línea, conformé al inventario de la Dirección de Obras Públicas.

Dentro de 15 años después de construída la línea, el Gobierno garantiza el déficit que resulte entre las ganancias netas de la Compañía y la suma necesaria para cubrir un interés de 5% sobre $4.500,000 oro en bonos de los contratistas para cubrir el costo de la línea.

Al estar aprobado el contrato, el Gobierno dará posesión del Ferrocarril del Norte á los contratistas, para que lo exploten.

Concede gratuitamente 100 pies de terreno en todo el trayecto de la línea y más para las estaciones, edificios etc. También concede gratis las maderas nacionales, lo mismo que los manantiales calientes cerca de Zacapa con 4 manzanas á su alrededor, 30 manzanas en Puerto Barrios; una milla de playa de 100 yardas de ancho á los lados del muelle, y 1,500 caballerías de terreno en "Los Andes."

Franquicias: Los contratistas tienen derecho de preferencia en igualdad de condiciones para construír nuevas líneas fuera de una faja de 20 millas á los lados del Ferrocarril, lo mismo que ramales exceptuando los ya contratados, pero no se prorrogará el tiempo. Pueden construír Muelles y establecer Agencias para embarques y desembarques en el Golfo de Amatique, pero para ésto deberán pedir permiso al Gobierno.



Puente de calicanto sobre el río Cafetal.—Carretera del Norte.

Para importar libremente trabajadores, excepto chinos; para tomar el agua necesaria á sus servicios, pero en los terrenos particulares pagarán conforme á la ley civil; para importar libremente maquinarias y útiles de ferrocarril, pero las provisiones, ropa, medicinas y muebles para los campamentos sólo durante la construcción.

Se les exceptúa de contribuciones, del derecho de muellaje; y á los empleados de los contratistas, del servicio civil y militar. Pueden construír y usar una línea telegráfica. A sus buques que traigan materiales, provisiones y trabajadores para el Ferrocarril, ó que lleven exportaciones del país, se les exceptúa de gravámenes. Sus vapores fruteros se despacharán á cualquier hora de la noche. En sus asuntos relacionados con el Ferrocarril no usarán papel sellado ni timbres; los pasajeros ó mercaderías que por medio del Ferrocarril vayan al exterior no pagarán derechos de Aduana. El Gobierno declara libres de derecho de exportación é impuestos locales, durante 35 años, los productos agrícolas que se transporten por el Ferrocarril, excepto el café.

Máximum de tarifa: 20 centavos oro por tonelada y por racimo de bananos, excepto artículos especiales. 6 centavos oro por milla los pasajeros de 1ª, y 4 los de 2ª—$8 por cabeza de ganado.—$1.25 por cada oveja, cabra ó cerdo. Las tropas, material de guerra y empleados en comisión, pagarán la mitad. Las valijas del correo, según convenio. No pagarán pasaje el Presidente y sus Ministros, los Diplomáticos y los Jefes, Jueces y Administradores por donde pasa la línea, y Comandantes de puerto.

Gradiente máxima: 3½" [illegible]

Radio minimum: 250 pies.

Ancho de la vía: 3 pies ingleses, que es igual á la del Ferrocarril de Puerto Barrios, ó más amplia. Los terraplenes de 12 pies y las excavaciones de 14.

Rieles: Pesarán 56 libras por yarda inglesa.

Durmientes: Los puentes y viaductos principales serán de acero sobre mampostería ó cemento.

Obligaciones: Los contratistas se comprometen á que el Ferrocarril quede concluído y puesto al servicio en la Capital en 3 y medio años. 30 días después de aprobado este contrato por la Asamblea, los contratistas depositarán en Nueva York $200,000 oro, que se les devolverán cuando hayan construído el puente sobre el Motagua y cuando el Ferrocarril esté abierto al tráfico. En caso contrario puede ser anulado este convenio.

Subvención y observaciones: Las propiedades particulares serán expropiadas por cuenta del contratista, lo mismo que las maderas.

El Gobierno expropiará, por su cuenta, los terrenos para la estación de la capital, pero si tienen construcciones será por cuenta de la Compañía.

Este contrato no lo modificará ninguna ley.

Los contratistas darán aviso al Gobierno en caso de transferencia; y nombrarán para los asuntos del Ferrocarril un representante que residirá en esta capital.

En los artículos de este contrato se entienden incluídos los sucesores ó cesionarios de los contratistas.

Si no cumplieren los contratistas con terminar el Ferrocarril dentro de 3 y medio años, salvo fuerza mayor comprobada, el Gobierno podrá ejercer los derechos que le dan el Código Civil y las leyes procesivas.

Las dudas que surgieren con motivo de este contrato, serán arregladas por árbitros; y sólo que se agoten todos los recursos podrá acudirse á la vía diplomática.

* * *

Para mejor inteligencia y conocimiento de asunto de tan gran trascendencia, insertamos á continuación, íntegro, el artículo que trae el *Diario de Centro América*, y los importantes documentos á que él se refiere:

LA ASAMBLEA NACIONAL Y EL FERROCARRIL DEL NORTE

En la barra.— El dictamen de las Comisiones de Hacienda y Fomento. -Discursos de varios Diputados.— La Asamblea en cuerpo pasa á la casa del Jefe de la Nación á felicitarlo.— Lo que dijo este Alto Funcionario.

El país entero ha estado ansioso y conmovido durante la última quincena, pues sabía que el Presidente de la República daba la última mano á un contrato serio y de segura realización, que al fin proporcionará á Guatemala el anhelado sueño de ponerse en relación con la costa Atlántica por medio de un ferrocarril, en cuya empresa tantas veces hemos fracasado; pero que no por eso ha hecho que se marchiten nuestras esperanzas ni pierdan su fuerza las energías nacionales.

En la lucha por la vida, tanto los individuos como las naciones, deben sobreponerse á todos los obstáculos y pasar sobre ellos, si es necesario. El que cae en rezago está perdido.

Quede para los pusilánimes el llanto y la aflicción; quede para los débiles el desconsuelo y el desaliento, cuando no logran vencer en el primero ó en el segundo intento, que los fuertes y los enérgicos, de quienes es el porvenir, mientras más dificultades encuentren mayor será la energía de su voluntad para alcanzar, al fin, el triunfo definitivo.

Es lo que nos ha sucedido á los guatemaltecos en todo el transcurso de nuestra historia; pues apenas se fundó la colonia por un puñado de hombres, que tanto tenían de héroes como de aventureros, cuando con Pedro de Alvarado, tomando asiento en Ixinché buscaron, pasando por bosques y montañas inaccesibles, descendiendo desde la altura enhiesta de la cordillera entre colinas y precipicios, puerta de salida en el Norte, á á orillas del Mar Caribe, llena de islas ricas y sonrientes, y que es para los ribereños de Centro-América, México y Estados Unidos, actualmente, lo que el Mediterráneo para los pueblos de Europa, Asia y Africa, que viven á orillas de aquel mar, llamado por antonomasia el mar de la civilización.

Largo sería hacer la historia de cuantos esfuerzos se han hecho desde aquellos tiempos relativamente remotos, hasta nuestros días, para construír y mantener abierto al tráfico ese camino que para nosotros, como dijo muy bien el Presidente de la República el sábado último, es el camino de la civilización. Porque aunque es verdad que, como dice el adagio, por todos los caminos se va á Roma, ninguna vía para nosotros más directa ni más corta para llegar á la Sión de nuestros deseos, á la Roma de nuestras aspiraciones; que tanto una como otra ciudad histórica, que en lo antiguo simbolizaron la creencia religiosa que cada vez va perdiéndose por ser de día en día menos transitados, aun pueden tomarse por figuras retóricas, para pintar el anhelo humano de civilización y progreso que radica en el Norte de uno y otro hemisferio, y á cuyas fuentes vamos á tomar enseñanzas y energías.

El Ferrocarril del Norte es para nosotros una cuestión de vida ó de muerte. Mientras tengamos la faz dirigida al Sur y al Poniente, nos marchitaremos de anemia, agobiados por la tradición y el retroceso Pensemos que de aquel lado agonizan los pueblos decadentes, de sangre amarilla, y que por el otro, ó sea Europa que, es nuestro Oriente, trabajan los pueblos viriles de donde nos vienen la luz y la esperanza.

Mientras más se tardara en realizar la magna empresa que, por fortuna, está hoy asegurada, más dificultades encontraría Guatemala en lograrla. Recordemos que hay una vía interoceánica en el istmo de Tehuantepeque; que la de Panamá, que tantos beneficios ha prestado al comercio universal, está

próxima á transformarse en un camino acuático, destinado á dar paso al gran tráfico del mundo; que la República de Costa Rica terminará pronto su camino, que partiendo de Limón irá á morir al Golfo de Nicoya; que el mismo paso de uno á otro mar no es tan difícil por medio de los ríos, lagos y ferrocarriles de Nicaragua, y que por lo tanto, nuestro ferrocarril con tantas competencias casi sería de interés nacional exclusivamente, si no fuera que presenta tantas ventajas sobre los otros, de las que algún día trataremos extensamente.

Esas circunstancias; la enemiga que nuestra gran obra tiene en algunas otras compañías; los pocos recursos del país; las empresas inconsultas que se han iniciado y que era seguro encontrarían el fracaso como término, han sido los motivos de que todavía no gocemos de la plenitud de esa obra, en la que hemos gastado ya tantos millones y derrochado tantas esperanzas.

Insertamos hoy, en este número especial, el Contrato celebrado por el Gobierno con las respetables personalidades de Mr. Keith y William C. van Horne, tan conocidos en el mundo de la finanza, y cuyos nombres solos son la mejor garantía de que la obra se realizará.

En seguida publicamos también el dictamen de las Comisiones de Hacienda y Fomento, sobre el Contrato, el cual fué aprobado en su parte resolutiva, en que se propone, á su vez, aprobar el Contrato del Gobierno, y darle un voto de confianza para que pueda introducir en él todas las reformas que los intereses del país requieran.

Innecesario nos parece hacer el elogio de ese trabajo, bellamente escrito, aunque á decir de muchos, peca excesivamente de literario, y quizá habría sido más propio para un Ateneo, que no para una Asamblea Legislativa, y menos para un asunto, como el del Ferrocarril, que necesita de menos lirismos y de más sentido práctico. Lo que la generalidad no acepta, es aquella figura retórica de la Eva del paraíso con la estrella de la Libertad en la frente, que ni como símbolo, ni como verdad tiene aplicación alguna, y, sobre todo, en un asunto de por sí vulgar y corriente.

Pero así es el público; casi nunca queda contento, ni aun con las más bellas imágenes, y nosotros, simples cronistas, no hacemos más que repetir lo que hemos oído.

La Asamblea escuchó con mucho interés y agrado el dictamen de las Comisiones, y los oradores que hicieron uso de la palabra, en la última sesión, tuvieron muchas frases de elogio para aquel trabajo y para sus signatarios que con tanto patriotismo como actividad se apresuraron á despacharlo cuanto antes.

El señor diputado Anguiano, que habló el primero, entusiasta como buen guatemalteco por la gran obra, evocó la memoria del General Justo Rufino Barrios que la inició, diciendo: que si aquel estadista y Reformador pudiera levantarse de su tumba de seguro lo haría gustoso para saludar satisfecho á quien va á tener la fortuna de terminar su ensueño patriótico, que es el de todos los guatemaltecos.

El señor diputado Beteta, en extensa arenga, hizo ver una vez más las ventajas que nos traerá la obra, fijando la atención del auditorio sobre algunos puntos al parecer vulnerables del contrato, como las mil quinientas caballerías de terrenos nacionales, que se conceden á la empresa, extensión que á algunos puede asustar, si no se tiene en cuenta que á otras compañías del mismo género se les ha concedido, más ó menos, iguales superficies; que los terrenos de que se trata serán explotados por empresas activas, que desarrollarán la riqueza nacional, haciendo producir lo que hoy está inculto y es aun desconocido. Un dato dió el señor Beteta, Jefe de la Sección de Tierras, que es toda una revelación que merece meditarse; y es el que hay comunidades de indígenas que poseen mas de *ocho mil caballerías*, de las cuales no cultivan sino una mínima parte, dejando el resto en el abandono, y convirtiéndose de ese modo esa raza, que tiene tantas cualidades pero también tantos detectos, en el famoso perro del Hortelano.

El señor Vidaurre habló del efecto inmediato que sólo la noticia del contrato había producido en la Banca, pues en pocos días bajó el cambio doscientos puntos; dando otros datos muy interesantes sobre el mismo asunto, que sentimos no consignar por falta de espacio.

Los señores Aguilar Peláez y Amézquita, hablaron también en términos generales, á ese mismo asunto referentes.

Cuando se aprobó unánimente y en votación nominal el contrato, el numeroso público que llenaba la barra y los

corredores del Palacio del Poder Legislativo, prorrumpió en entusiastas aplausos, al són de una orquesta bien combinada que algunos patriotas habían llevado para aquella ocasión.

La Asamblea, espontáneamente, pasó en cuerpo á la morada del Presidente de la República para poner en sus manos el Decreto de aprobación y felicitarlo por tan fausto acontecimiento, cruzándose entre el Presidente de la Asamblea, algunos otros diputados y el Jefe de la Nación, discursos llenos del más vivo patriotismo, respirando todos amor á Guatemala y las más fervientes esperanzas de ver pronto realizada la obra, destinada á traer tantos elementos de riqueza y prosperidad á nuestro país.

RAMÓN A. SALAZAR.

* * *

CONTRATO SOBRE EL FERROCARRIL AL NORTE

José Flamenco, Subsecretario General del Gobierno, Encargado del Ministerio de Fomento, con autorización é instrucciones del señor Presidente Constitucional de la República, por una parte; y

Percival Farquhar, en representación de Minor C. Keith, de Nueva York, y William C. Van Horne, de Montreal, Canadá, por otra, hemos celebrado *ad referendum* el siguiente proyecto de convenio:

Artículo I.—1.) El Gobierno concede á los Contratistas ya expresados el derecho de construír, mantener y explotar un Ferrocarril entre El Rancho, actual término del Ferrocarril del Norte, y la ciudad de Guatemala, con las condiciones que más adelante se consignan en este convenio; obligándose el Gobierno, una vez concluída y puesta al servicio público la mencionada línea férrea, á entregar á los referidos contratistas una escritura de traspaso, sin gravamen ni reclamo de ningún género, la parte del Ferrocarril construída hasta esta fecha, ó sea desde Puerto Barrios hasta El Rancho, comprendiéndose en dicha transferencia el muelle de Puerto Barrios, las propiedades, material rodante, edificios, líneas telegráficas, terrenos, estaciones, tanques, etc., conforme al inventario de la Dirección General de Obras

Públicas; debiendo incluírse también la línea que partiendo de la Aduana de Guatemala conecta con el Ferrocarril Central, lo mismo que los durmientes, rieles y material rodante y demás materiales que, comprados para el Ferrocarril del Norte, existen en esta Capital.

2.) Al aprobarse este contrato, se otorgará la escritura á que se refiere el inciso anterior, la cual será depositada, como garantía para los contratantes, en un Banco ó Compañía fideicomisaria en Nueva York, Estados Unidos del Norte, y designada á satisfacción de ambas partes. La repetida escritura será entregada á los Contratistas, de acuerdo con este convenio, y una vez que se haya concluído y puesto al servicio público el Ferrocarril entre El Rancho y la Capital, de conformidad con las condiciones técnicas mencionadas en el artículo 2º.

3.) La parte construída de la línea, ó sea de Puerto Barrios á El Rancho, con las anexidades ya mencionadas, y la vía férrea que se construya de El Rancho á esta Capital y que todo se denomina "Ferrocarril del Norte de Guatemala," pertenecerán á los Contratistas como propiedad absoluta, conforme el artículo 28 de la actual Ley de Ferrocarriles; obligándose los Contratistas ó sus sucesores, después de noventinueve años, contados desde la fecha de la aprobación de este convenio, á traspasar al Gobierno, previo pago por éste del valor que entonces tengan, fijado de acuerdo con el artículo XVI de este contrato, el Ferrocarril con todas sus propiedades ferrocarrileras. Si el Gobierno, al concluírse los noventinueve años ya expresados y seis meses más, no notifica á los Contratistas su deseo de entrar en posesión de la línea y demás propiedades ferrocarrileras, pagando su valor, se entenderá que no hace uso del derecho que este inciso le confiere y terminará la obligación de los Contratistas de hacer el traspaso referido· El pago del valor se hará dentro del plazo mencionado, pues de otro modo caduca la obligación de traspasar, aunque hubiere negociaciones pendientes.

Artículo II.—Los Contratistas se comprometen á terminar la construcción del Ferrocarril desde El Rancho hasta la ciudad de Guatemala, y ponerlo al servicio público dentro de tres años y medio (3 y 1/2), contados desde la fecha de la aprobación de este contrato por la Asamblea Nacional Legislativa de Guatemala, y bajo las condiciones siguientes:



Puente de hierro sobre el río Agua Caliente.—Carretera del Norte.

1.) El trazo final de la vía se concluirá dentro de nueve (9) meses, y los trabajos se principiarán al mes siguiente, ó sea dentro de (10) diez meses de la fecha en que quede en vigor este contrato, conforme queda estipulado.

2.) La entrevía será igual á la del Ferrocarril del Norte de Guatemala, con derecho de parte de los Contratistas para ampliarla, si lo consideran conveniente para la mejor explotación del Ferrocarril.

3.) Las curvas tendrán un radio mínimo de doscientos cincuenta pies (250')

4.) Las pendientes no excederán de(3 y ½) tres y medio por ciento, si la naturaleza del terreno lo permite.

5.) El peso de los rieles no será de menos de cincuenta y seis (56) libras por yarda inglesa.

6.) Los puentes y viaductos principales serán de acero, descansando sobre cimientos de mampostería ó cemento.

7.) Los terraplenes no serán de menos de doce pies (12') de ancho en la cresta, y las excavaciones no tendrán menos de catorce pies (14') de ancho en la base.

8.) La superconstrucción será suficientemente balastrada con piedras, cascajo ó arena.

Artículo III.—Desde la fecha en que se termine el Ferrocarril de El Rancho á la ciudad de Guatemala, y dentro de un período de quince años, (15) el Gobierno garantiza el déficit que resulte entre las ganancias netas de la Compañía y la cantidad necesaria para cubrir un interés de 5% sobre cuatro millones, quinientos mil pesos oro de los Estados Unidos, en Bonos emitidos por los Contratistas para cubrir el costo de la línea, con equipos, estaciones, terminales, etc., y reparaciones, reconstrucción y reequipo del Ferrocarril desde Puerto Barrios á El Rancho, y muelles y estaciones terminales en Puerto Barrios. Dichos Bonos no se emitirán por menos del 90% de su valor nominal.

En cumplimiento de este artículo, si, como ya se ha dicho, las ganancias netas del Ferrocarril desde Puerto Barrios á la ciudad de Guatemala, en cualquier año. dentro de los quince años mencionados, después de la terminación de dicho ferrocarril, no fueren suficientes para cubrir el interés de 5% sobre dichos Bonos, el Gobierno, dentro de los treinta días después de haber sido notificado de ello por el Fideicomisario de la hipoteca, que garan-

tiza dichos Bonos, pagará al referido Fideicomisario el monto de dicho déficit que resulte, en oro de los Estados Unidos. El Gobierno tendrá el derecho de hacer las averiguaciones para comprobar este déficit, haciendo inspeccionar por expertos los libros del Ferrocarril y los demás documentos que conduzcan á este objeto. Los libros serán llevados en el idioma español.

Artículo IV.—Al estar aprobado por la Asamblea Legislativa de Guatemala este convenio, el Gobierno dará posesión á los Contratistas del Ferrocarril al Norte, con todas sus propiedades y pertenencias de la manera expresada en el artículo I de este contrato, para explotarlo por su cuenta, y debiendo mantener la línea en buen estado, durante el período de la construcción, para lo cual comenzarán inmediatamente las reparaciones, y tendrán en servicio diario un tren en cada dirección con carros de primera y de segunda clase para pasajeros, y los carros de carga que se necesiten para el tráfico que se ofrezca. Cuando el tráfico lo exija, los Contratistas dotarán la línea del material rodante adicional que sea necesario.

Artículo V.—1) El Gobierno concede á los Contratistas un derecho de vía de cien pies (100') de ancho en todo el trayecto de la línea, excepto en aquellos lugares donde se requiera mas anchura para las estaciones, edificios, terraplenes, cortaduras, excavaciones, fosos de balastre, canteras y cualesquiera otros terrenos adicionales que se necesiten para los desvíos de caminos de agua y caminos reales, desagüe de pantanos, terrenos, diques y otros trabajos para proteger la vía de inundaciones, así como también para talleres, muelles, plataformas, almacenes de depósito, paraderos, desviaderos, ó para cualquiera otra obra útil y conveniente para el Ferrocarril. En este caso la anchura adicional necesaria será concedida por el Gobierno

2.) Todas estas propiedades nacionales ó comunales y las necesarias para las terminales en la Capital, incluyendo la estación, oficinas, almacenes de depósito, talleres, estanques, patios, desviaderos, y la faja de la línea dentro del perímetro de la ciudad, serán entregados á los Contratistas por el Gobierno, libre de todo costo; pero las demás propiedades que hayan de tomarse á los particulares, serán expropiadas por el Gobierno, por cuenta de los Contratistas.

3.) Los materiales de construcción y las maderas que se encuentren en terrenos del Gobierno ó comuneros, en todo el largo de la línea, podrán ser usados por los Contratistas sin pagar por ellos.

Aquellos materiales que se encuentren en terrenos privados en las cercanías de la línea podrán ser usados pagando los Contratistas el justo precio al propietario.

Artículo VI.—El Gobierno concede á los Contratistas los terrenos siguientes:

1.) Una faja de terreno de cien (100') pies de ancho en todo el largo de la línea y desviaderos desde Puerto Barrios á la Capital, como queda expresado

2.) Los terrenos actualmente ocupados por muelles, estaciones, estanques, almacenes de depósito, paraderos, los manantiales calientes cerca de Zacapa con cuatro manzanas de terreno alrededor de ellos, y los terrenos que puedan ser ocupados para el servicio del Ferrocarril entre el Rancho y la Capital, con excepción de la casa que actualmente ocupa el Ministerio de Fomento.

3.) Treinta manzanas de terreno en Puerto Barrios, designadas en el mapa de la ciudad con los números uno, dos, tres, cuatro, siete, ocho, nueve, diez, dieciséis, diecisiete, dieciocho, diecinueve, veintiocho, veintinueve, treinta, treinta y uno, cuarenta, cuarenta y uno, cuarenta y dos, cuarenta y tres, cincuenta y uno, cincuenta y dos, cincuenta y tres, cincuenta y cuatro, cincuenta y cinco, cincuenta y seis, sesenta y siete, sesenta y ocho, sesenta y nueve y setenta y nueve.

4) Una milla de playa de cien yardas (100) de ancho, medidas desde la marea alta en cada uno de los lados del muelle en Puerto Barrios; pero conservando el Estado su soberanía inmanente y su dominio eminente, conforme á la Constitución, de la citada faja. Esta quedará exenta de todo impuesto, y no puede nunca ser expropiada por el Estado sino cuando fuere necesario para la defensa nacional.

5) Mil quinientas caballerías elegidas en el terreno denominado "Los Andes," á la libre elección de los Contratistas. Para los efectos de este artículo se entenderá que los terrenos en dicho lugar son los existentes el veintiocho de octubre de mil novecientos tres; y el Gobierno no dispondrá de ninguno de ellos

hasta que los Contratistas hayan escogido las un mil quinientas caballerías, lo que debe hacerse en un sólo cuerpo, dentro de un año contado desde la fecha de este contrato.

6) El Gobierno expropiará por su propia cuenta los terrenos privados contiguos á la estación de Santo Domingo, y sin tocar el templo ni la Aduana, que sean necesarios para los terminales de la línea en la Capital, estación, oficinas, estanques, talleres, almacenes de depósito, patios, desviaderos y la faja de la línea dentro del perímetro de la ciudad, en el terraplén ya construído. que partiendo de Santo Domingo atraviesa la Parroquia y termina en el barranco de Las Vacas; entendiéndose con anchura para doble vía.— En cuanto á la estación de Santo Domingo y los terrenos que sean propiedad del Estado, el Gobierno los entregará á los Contratistas sin costo alguno. Si los estudios que se hagan en la línea demuestran que es más conveniente para la explotación de la misma poner la estación y demás dependencias mencionadas cerca del Ferrocarril Central de Guatemala, el Gobierno se compromete á expropiar por su cuenta los terrenos necesarios sin tocar los del propio Ferrocarril Central; mas si en aquellos terrenos hubiere construcciones, la indemnización por ellos corresponderá á la Empresa. En caso de verificarse dicho cambio del lugar de la estación, los contratistas renunciarán al derecho que tuvieren en los terrenos contiguos á Santo Domingo.

7) Una vez que sean elegidos y hechos los trazos correspondientes de los terrenos necesarios para el uso de la línea, el Gobierno otorgará los respectivos títulos á los Contratistas, que serán debidamente registrados en las oficinas del caso; entendiéndose que estos títulos son de propiedad.

Artículo VII.—El Gobierno otorga á los Contratistas los siguientes derechos, concesiones y franquicias:

1) El Gobierno no dará bajo ningún pretexto, concesiones á otras Compañías dentro de una faja de veinte millas en ambos lados de la línea de los Contratistas, para construír otro ferrocarril que una á la Capital de la República con las costas del Atlántico. Fuera de la faja de terreno á que este inciso se refiere, el Gobierno tiene libertad completa para hacer nuevas concesiones; pero en todo caso los Contratistas tendrán, en igualdad de circunstancias, el derecho de preferencia.

2) El derecho de preferencia bajo igualdad de condiciones, para la construcción de cualquier ramal de ferrocarril ó extensión en conexión con el Ferrocarril de Puerto Barrios á Guatemala, exceptuando aquellos ramales cuya construcción se haya autorizado antes de esta fecha, que quedarán en vigor; pero el Gobierno no prorrogará el tiempo otorgado en dichas concesiones.

3) El derecho de construír muelles y establecer agencias para embarcar y recibir efectos y pasajeros en el Golfo de Amatique.

Exceptuando lo que se refiere á la playa mencionada en el inciso IV del artículo VI estas franquicias no serán exclusivas y necesitarán los Contratistas para construír muelles el permiso correspondiente del Gobierno; conservando el Estado, como queda dicho, su soberanía inmanente y su dominio eminente, conforme á la Constitución; pero los muelles quedarán exentos de todo impuesto, y no pueden nunca ser expropiados por el Estado sino cuando fuere necesario para la defensa nacional.

4) La libre importación de trabajadores y la validez de los contratos celebrados con ellos en otros países, exceptuándose individuos de nacionalidad china. Estos trabajadores estarán sujetos al Derecho de Gentes y á las leyes de la República, desde su llegada al país.

5) Los Contratistas podrán tomar de cualquier manantial, corriente ó río, el agua necesaria para todos los servicios así como para el consumo de los trabajadores y empleados, estando autorizados para pasar cañerías ó conductos por terrenos del Estado ó de las Municipalidades, sin compensación alguna. En lo que se refiere á terrenos particulares, pagarán de conformidad con la ley Civil.

6) Exención de contribuciones nacionales y municipales, así como de todos los derechos de muellaje.

7) La importación á la República, libre de derechos de Aduana ó de cualesquiera otra clase de derechos fiscales, municipales, marítimos, ó internos actualmente creados ó que más adelante se creasen; toda la maquinaria, útiles, material rodante, instrumentos, herramientas, rieles, carbón ú otros combustibles y materiales destinados á estudios, construcción, equipo, mante-

nimiento, explotación y mejora del Ferrocarril; debiendo sin embargo, practicarse el registro de ley y obligándose el Gobierno á despachar las órdenes de libre entrega en un término que no pase de cinco días, siempre que no sean feriados, después de presentadas las facturas consulares y el expediente de las oficinas de los Contratistas al Ministerio de Fomento, quien previa confrontación, los pasará al de Hacienda para que expida la orden ya indicada.

8) Durante el tiempo de la construcción gozarán de los mismos privilegios de exención mencionados en el artículo anterior las provisiones, medicinas y ropa para sus trabajadores, lo mismo que el mobiliario y los útiles que se empleen en los campamentos, exceptuándose los derechos que se asignen á los Hospitales. Dichas importaciones no serán vendidas al público y los Contratistas tomarán toda clase de medidas para prevenir que se abuse de esta franquicia. Deberán los Contratistas calcular y depositar anualmente en el Ministerio de Hacienda, en el mes de enero, una lista de los artículos que sea indispensable hacer objeto de libre importación, expresando el *máximum* de las cantidades, á fin de que ella facilite la expedición de las órdenes referidas.

9) El derecho de construír y de usar una línea telegráfica con derecho, por parte del Gobierno, de fijar en sus postes un alambre destinado al servicio público; pudiendo también hacer uso de la línea en caso de fuerza mayor.

10) Los empleados de los Contratistas estarán exentos de todo servicio civil ó militar, excepto este último en tiempo de guerra, y estarán libres de toda contribución nacional ó local que no sea generalmente pagada por los habitantes de la República.

11) El Ferrocarril será considerado como una obra de utilidad pública, y gozará de los derechos, concesiones y franquicias conferidas por las leyes á las Empresas de ese caracter, y tendrá derecho en todos casos á las ventajas que el Gobierno otorga á todas las Compañías ferrocarrileras actualmente usadas ó que más adelante puedan ser usadas en el país.

12) El Gobierno exime de pagar derechos de puerto, ó cualquier otro derecho á todos los buques pertenecientes ó fletados por los Contratistas que conduzcan materiales, provisiones

para el Ferrocarril y para las otras dependencias de los Contratistas, ó exportaciones del país, así como de los que conduzcan trabajadores, empleados ó colonos, debiendo los Contratistas dar el correspondiente aviso al Gobierno.

13) Los vapores fruteros serán despachados á cualquier hora del día ó de la noche.

14) La organización financiera hecha por los Contratistas; la emisión de títulos, acciones, certificaciones ó Bonos hipotecarios, serán á su discreción.

15) Los Contratistas estarán exentos del uso del papel sellado y timbres fiscales en todos sus asuntos de negocio, libros, giros, obligaciones, documentos, etc., en todos los casos relacionados con el Ferrocarril, siempre que sea á la Empresa á quien corresponda pagar el impuesto.

16) Los Contratistas podrán traer inmigrantes ó influír en la inmigración al país, pero los inmigrantes estarán sujetos á las leyes del mismo.

Artículo VIII.—1.) El Gobierno declara que los pasajeros, mercaderías y efectos, de cualquier clase que sean, con excepción de material de guerra, que atraviesen el territorio de Guatemala, en tránsito para otros países extranjeros por dicho Ferrocarril, no estarán sujetos al pago de ningún derecho de Aduana ni de ningún otro género.

2) Dichos efectos y mercaderías en tránsito para países extranjeros, serán conducidos en carros sellados, y los referidos sellos, uno puesto por los Contratistas y otro por la Aduana que corresponda, en vista de la declaración respectiva, no serán rotos hasta que los expresados efectos ó mercaderías hayan llegado al puerto de su destino, ó hayan pasado los límites de la República.

3.) El Gobierno declara que no se cobrará ninguna clase de derechos, contribuciones ó tributos, sean de la clase que fueren, por el Gobierno General, por las autoridades de los Departamentos, municipales ó locales, á los pasajeros, ni sobre las mercaderías en tránsito en el Ferrocarril, por el hecho de ser conducidos por el mismo, ó por cualquiera parte de él, ni les impondrá contribuciones á los Contratistas por razón de los expresados pasajeros ó fletes, ó por las cantidades recibidas de los expresados pasajeros ó fletes.

Artículo IX.—1.) El tipo máximo por la transportación de los efectos importados ó exportados y fletes locales, no excederá de veinte centavos oro, por tonelada de 2,000 libras por milla, peso ó medida (excepto los artículos especiales, como pedrería, vidrio cilindrado y metales en barras).

2.) Por bananos, veinte centavos en oro por racimo.

3.) Por pasajeros, seis centavos oro por milla, los de primera clase, y cuatro centavos oro por milla, los de segunda clase.

4.) Por caballos, mulas y ganado $8.00 por cabeza, en oro, entendiéndose que el transporte será de un extremo de la línea á otro, pues de otra manera será en proporción á la distancia, con un costo adicional de $1.00 oro por cargar y descargar cada animal.

5.) Por cada oveja, cabra ó cerdo se cobrará $1.25 oro, sea cual fuese la distancia.

6.) Los precios de fletes y tarifa serán en oro de los Estados Unidos, ó á opción de los Contratistas, su equivalente en otra moneda.

7.) Los Contratistas no podrán cobrar un tipo más alto que lo mencionado en este contrato, sin previo permiso del Gobierno.

Artículo X.—1.) Los Contratistas tendrán el solo y exclusivo gobierno interior de su ferrocarril y pertenencias, y no estarán sujetos á la intervención del Gobierno, excepto para asegurar el cumplimiento de este contrato.

Para esto tiene derecho el Gobierno de inspeccionar el Ferrocarril por un empleado competente que informe y exija el cumplimiento de las obligaciones de los Contratistas, que se consignan en el artículo II de este convenio.

2.)—Revistiendo este contrato, por su naturaleza, los caracteres de una ley de la República, nacida de un compromiso bilateral, se entiende que los Contratistas se ajustarán, en cuanto se refiere á la actual Ley de Ferrocarriles, solamente á lo prescrito en los artículos 15, 28, 54, 55, 57, 61, 90 y 91.—Por consiguiente el texto de este contrato no podrá ser modificado ni alterado por ley, reglamento ni disposición alguna, y se entenderá exceptuado de cualquier medida que se dicte, no pudiendo cambiarse en nada sino por mutuo consentimiento expreso de las partes.

Artículo XI.—Los Contratistas tendrán el derecho de comprar ó arrendar cualquier otro ferrocarril y unirse á otras com-



Puente sobre el río Agua Blanca.—Carretera del Norte.

pañías ferrocarrileras, y dichas compras, arrendamientos, consolidaciones y ventas, y las adquisiciones de ferrocarril por concesión, compra ó expropiación de terrenos, terrenos en posesión, derechos, intereses ó franquicias que tengan en ellos, y las otras propiedades, muebles ó inmuebles, usadas para los objetos del Ferrocarril, inclusive el otorgar y registrar hipotecas, la emisión y traspaso de acciones, bonos hipotecarios y garantías de compañías ferrocarrileras de los Contratistas, estarán exentas de todas las contribuciones que impone ó que en lo sucesivo imponga la Ley sobre transferencia de propiedades. Los Contratistas darán previamente aviso de lo expuesto al Gobierno.

Artículo XII.—Las hipotecas se harán de acuerdo con la Ley Hipotecaria de Ferrocarriles existente, y además, pueden hacerse de acuerdo con las condiciones siguientes:

1)— Las hipotecas podrán comprender, á opción de los Contratistas, todo ó parte de las propiedades del Ferrocarril, propiedades ó derechos de propiedad ó posesión, sean ó no dichas propiedades ó posesión tierras indivisas ó haciendas comuneras, ó cualesquiera otras participaciones ó servidumbres en terrenos, derechos de cualquier clase, telégrafos é instalaciones telefónicas, obras, edificios, mejoras permanentes, material rodante, instalación, proventos, rentas y toda clase que corresponda ó que corresponde al Ferrocarril.

2)—Las hipotecas que constituyen un gravamen sobre las propiedades, derechos de propiedad ó posesión, sean ó no dichas propiedades ó posesión, tierras indivisas ó tierras comuneras, ú otras participaciones ó servidumbre en terrenos del Ferrocarril, en todo ó en parte, bien sea para garantizar la emisión de bonos, ó cualquier otra deuda ú obligación del Ferrocarril, gravar no sólo la propiedad ó propiedades que se expresan en la escritura por la cual se constituya dicha hipoteca ó gravamen, sino asimismo la propiedad, propiedades, derechos de propiedad ó posesiones que se adquieran con posterioridad al otorgamiento de dicha escritura, de conformidad con los términos y condiciones de la misma; y al entrar en posesión el Ferrocarril de la propiedad ó propiedades adquiridas con posterioridad á dicha escritura, se inscribirán los títulos de las mismas en el Registro de la Propiedad correspondiente.

3) Al constituírse cualquier hipoteca sobre cualquiera parte de su propiedad, propiedades, posesiones ó derechos de posesión, el Ferrocarril podrá fijar la cantidad de la hipoteca ó los bonos garantizados por la misma, bien en proporción al número de kilómetros construídos, ó que hayan de construírse, ó con sujeción á cualesquiera otras condiciones que, á opción del Ferrocarril, se expresen en dicha hipoteca ó bonos.

4) Las hipotecas constituídas por compañías de ferrocarril de los Contratistas, sobre sus propiedades, posesiones, derechos de propiedad y demás derechos para garantizar la emisión de cualquiera clase de bonos, podrán otorgarse á favor de particulares, compañías nacionales ó extranjeras, en concepto de agentes ó representantes de quienes en lo futuro posean dichos bonos, y en ese carácter tendrán dichos representantes ó agentes gestionando á manera de fideicomisarios, mencionados después de este Artículo como tales, las facultades siguientes:

a) Mientras exista la hipoteca, gestionar en favor y representación de todos los futuros tenedores de los bonos expresados.

b) Recibir del ferrocarril que haya constituído la hipoteca todos los bonos y cupones de los mismos emitidos bajo la hipoteca constituída á favor de dichos fideicomisarios, y certificar en cada bono la identidad del mismo, con referencia á la hipoteca que lo garantiza.

c) Hacer entrega de los bonos y cupones emitidos bajo la garantía de la hipoteca otorgada á favor de dicho fideicomisario después que aquéllos sean debidamente certificados, conforme á lo dispuesto en el párrafo anterior y en la forma estipulada en los términos y condiciones de la hipoteca.

d) Cobrar del ferrocarril deudor y pagar á los tenedores futuros de los bonos, los plazos en concepto de principal, conforme se venzan en la forma estipulada en la escritura de hipoteca.

e) Tomar posesión personalmente, por sí ó por sus agentes debidamente autorizados, y hacerse cargo de la administración, mantenimiento y explotación, y recibir todos los proventos, rentas ó entradas de todo el Ferrocarril, material rodante, instalaciones, edificios, talleres y cualquiera otra propiedad, real ó personal, derecho de propiedad y demás derechos, anexos ó

pertenecientes al ferrocarril deudor, en los casos y formas estipulados en la hipoteca constituída á favor de los fideicomisarios; y el Tribunal Supremo en sala de Gobierno previa citación al Ferrocarril, hecha con diez días de anticipación para celebrar una visita con relación á los hechos, deberá dar inmediatamente á dichos fideicomisarios, ó á sus agentes debidamente autorizados, la posesión del Ferrocarril, sus propiedades y demás derechos, siempre que se presente al Tribunal por dichos fideicomisarios, ó sus apoderados debidamente autorizados, las pruebas que acrediten que el Ferrocarril deudor ha dejado de cumplir con las condiciones de la hipoteca, ó cualquiera de ellas, y que ha llegado el caso en que, de conformidad con los términos de dicha escritura, debe darse á los fideicomisarios la posesión de las propiedades y demás derechos del Ferrocarril. El Ferrocarril será notificado de dicha resolución, haciendo la entrega de una copia. Ningún recurso ó incidente que se promueva ante dicho Tribunal, ó ante cualquier otro Juez ó Tribunal, entorpecerá, impedirá ó demorará la ejecución de lo dispuesto El Tribunal, en el caso de que las circunstancias lo requieran, podrá autorizar á cualquier funcionario, que ejerza sus funciones en el Departamento en que haya de cumplirse lo mandado, para que ponga á dichos fideicomisarios ó sus agentes debidamente autorizados, en posesión de todas ó alguna parte de dichos ferrocarriles, material rodante, instalaciones, edificios, estaciones, talleres ú otras propiedades reales, inmuebles ó personales, derechos de propiedad y demás derechos.

f) Para establecer toda clase de procedimientos judiciales que sean necesarios para el cobro del crédito hipotecario, y obtener la venta de la propiedad ó propiedades de dicho Ferrocarril deudor, en los casos expresados en la hipoteca, y, gestionando como fideicomisarios de dichos tenedores de bonos y tenedores de cupones, recibir los proventos de dicha venta y aplicar los mismos en la forma convenida en la expresada hipoteca.

g) Exigir al Ferrocarril deudor informes de las nuevas propiedades adquiridas por el expresado Ferrocarril deudor, con posterioridad á la fecha del otorgamiento de la escritura hipotecaria á favor de los fideicomisarios, y los cuales, de conformidad

con los términos de la hipoteca, habrán de quedar sujetos á las condiciones de la misma, y hacer constar en los registros respectivos de las propiedades adquiridas con posterioridad á la fecha de la hipoteca, que las mismas quedan sujetas á esta última.

h) Realizar cualquier acto convenido en la escritura hipotecaria.

La venta hecha en procedimientos judiciales seguidos para el cobro de una segunda ó posterior hipoteca, que afecte un ferrocarril y sus propiedades, sujeto á hipoteca ó hipotecas precedentes, en manera alguna afectará la situación legal de dicha hipoteca ó hipotecas precedentes, las que continuarán en vigor y de la misma manera fijada al tiempo de constituírse dicha hipoteca ó hipotecas.

Artículo XIII.—Todos los casos fortuitos ó de fuerza mayor, debidamente comprobados, constituirán excepciones á las estipulaciones de este contrato.

Artículo XIV.—1) Las tropas, sus jefes y oficiales, su equipo y material de guerra y los empleados en comisión, pagarán únicamente la mitad de los precios de tarifa.

2) Las valijas del correo nacional serán conducidas por los Contratistas, bajo su responsabilidad, á un precio equitativo que será oportunamente convenido con el Gobierno.

3) Se dará pasaje libre al Presidente de la República, Ministros del Gobierno, al Cuerpo Diplomático extranjero acreditado ante la República de Guatemala y al guatemalteco acreditado en el extranjero, y también á los Jefes Políticos, á los Jueces de 1ª Instancia, á los Administradores de Rentas y Aduanas y Comandantes de los Puertos de los Departamentos por donde pase la línea.

Artículo XV.— Los Contratistas nombrarán un representante que residirá en la Capital, suficientemente autorizado para todos los asuntos con el Gobierno y para todos los judiciales que ocurran.

Artículo XVI.— 1) Cuando surgieren dudas entre el Gobierno y los Contratistas acerca de la inteligencia de alguna cláusula de este contrato, procurarán resolverlas directamente en términos amigables; y si así no se hiciere posible, serán someti-

das á la decisión de los árbitros nombrados, uno por cada parte, y habiendo discordia, á la decisión de un tercero que las dos partes designen; la resolución será definitiva é inapelable. Este Tribunal se constituirá y dará su laudo en la ciudad de Guatemala, y en ningún caso se podrá ocurrir á la vía diplomática, sino después de agotados todos los recursos que establece este artículo.

2) Los árbitros y el tercero, en su caso, se nombrarán dentro de los treinta días siguientes al en que una de las partes notifique á la otra su propósito de acudir á dicho recurso, y en el mismo plazo después que se hagan saber por dichos árbitros los laudos desacordes que pronuncien.

3) Si alguna de las partes se negare á nombrar el árbitro que le corresponde ó de concurrir al nombramiento del tercero dirimente, pasados los treinta días á que se refiere el inciso anterior, se considerará adherida á la designación que la otra parte haya hecho.

Artículo XVII —1) El Gobierno concede á los Contratistas el amplio derecho de arrendar, vender, traspasar ó transferir á cualquiera persona, compañía ó compañías, exceptuando Gobiernos de países extranjeros, todos ó cualesquiera de los derechos, concesiones, propiedades, ganancias, beneficios, terrenos ó cualquier otra franquicia que por el presente contrato se le otorga; todo lo cual podrán hacerlo sobre las bases que á su juicio crean más convenientes; siendo de entenderse que ninguna estipulación que se haga con dichas personas ó corporaciones puede ser contraria, ó violar en lo más pequeño, las condiciones ó cláusulas que contiene este contrato.

2) Queda convenido sin reserva alguna que en todos los artículos de este contrato que se refieren á los Contratistas, se entienden incluídos sus sucesores ó cesionarios.

Artículo XVIII.—1) Los Contratistas tendrán el derecho de explotar el Ferrocarril, extensiones y ramales, ó cualquier parte de los mismos, con fuerza eléctrica. En cualquier tiempo que ellos elijan, podrán construír instalaciones de fuerza eléctrica, usando fuerza hidráulica de los ríos y riachuelos que estén á una distancia conveniente del Ferrocarril: para este objeto y para la distribución de la corriente eléctrica, tendrán el derecho

de colocar, en donde sea necesario, diques, tomas, inundar terrenos, cambiar el cauce de los ríos y riachuelos, poner postes y alambres, ú otras líneas para la trasmisión eléctrica; y, en una palabra, ejercer todos los derechos indispensables para la instalación y explotación, distribución de un sistema de fuerza hidráulico-eléctrico. También tendrán el derecho para distribuír y vender la corriente eléctrica al público para fuerza, calor y alumbrado.

2) Las concesiones existentes para alumbrado serán respetadas.

3) Toda propiedad tomada ó destruída por los Contratistas, de acuerdo con las estipulaciones de este artículo, será pagada por la cantidad de su valor actual, cuyo valor, en caso de disputa, se determinará por tres árbitros, nombrados uno por cada parte, y el otro por el Presidente de la Corte Suprema de Guatemala, y el fallo dado por aquéllos, ó por el tercero en caso de discordia, se considerará como final é inapelable.

4) Las concesiones otorgadas por este artículo no serán exclusivas, y de ninguna manera impedirán que el Gobierno dé franquicias ó concesiones para generar, distribuír y vender corriente eléctrica usando fuerza hidráulica ó de otro género.

Artículo XIX.—Se concede por el Supremo Gobierno al Ferrocarril toda la protección que esté á su alcance, y además á los conductores de trenes, jefes de estaciones, guardianes de entradas y salidas, empleados en el Ferrocarril, en el desempeño de sus deberes, se les investirá con el carácter de agentes de policía.

Artículo XX.—Conviniendo á los intereses del país la pronta terminación de los trabajos, el Gobierno se obliga á ayudar á los Contratistas, moral y materialmente y siempre que sea posible, para obtener en todo tiempo, el número necesario de trabajadores para tal objeto.

Artículo XXI.—1) Además de la garantía mencionada en el artículo I, inciso 2º, dentro de los treinta días después de la aprobación de este contrato por la Asamblea Nacional Legislativa, los Contratistas depositarán en un Banco, casa de banqueros ó compañía fideicomisaria, en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, de reconocida responsabili

dad, DOSCIENTOS MIL PESOS EN ORO AMERICANO, con la expresa condición de que cuando esté colocado el puente de acero sobre el río Motagua y cuando el Ferrocarril llegue á Sanarate y esté abierto al tráfico, esta garantía será devuelta á los Contratistas. Este convenio puede ser anulado, á opción del Gobierno, si los Contratistas no depositan la garantía mencionada en el tiempo referido.

2) Una vez aceptada la responsabilidad de dicho Banco, casa de banqueros ó compañía fideicomisaria por el Poder Ejecutivo de esta República, en el contrato del depósito el Gobierno de esta Nación será representado por el Ministro de Guatemala en los Estados Unidos de América, ó por su Cónsul General en Nueva York.

3) Si no cumplieren los Contratistas con concluír el Ferrocarril hasta la ciudad de Guatemala, dentro de los tres años y medio contados desde la fecha de la aprobación de este contrato, salvo casos de fuerza mayor debidamente comprobados, el Gobierno ejercerá, si así le conviene, los derechos que le dan como parte contratante, el Código Civil y las leyes procesivas existentes.

Artículo XXII.—En el deseo de dar toda la protección posible á la agricultura nacional, el Gobierno conviene en declarar libres de derechos de exportación é impuestos locales, durante treinta y cinco años, contados desde esta fecha, los frutos y productos agrícolas, con excepción del café, que se transporten por el expresado ferrocarril, objeto de este contrato.

Artículo transitorio.—Este contrato quedará perfecto cuando sea aprobado por el señor Presidente Constitucional de la República y por la Asamblea Nacional Legislativa de Guatemala en sus próximas sesiones, y ratificado por los señores Van Horne y Keith, dentro de cuarenta días contados desde esta fecha; entendiéndose que el referido contrato no establecerá derechos ni obligaciones para las partes sino hasta que esté aprobado por la Asamblea Legislativa de Guatemala, como queda expresado. La ratificación ya dicha, hecha en debida forma, será autenticada por el Ministro de esta República en los Estados Unidos de Norte América, y, en su defecto, por su Cónsul General en Nueva York.

En fé de todo lo expuesto, firmamos tres ejemplares de un tenor: en la ciudad de Guatemala, á los doce días del mes de enero de mil novecientos cuatro.

JOSÉ FLAMENCO. PERCIVAL FARQUHAR.

Ratificado.—MINOR C. KEITH.—San José, 11 de febrero de 1904

W. C. VAN HORNE.—New York, 6th february 1904.

Consulado de los Estados Unidos

San José, República de Costa Rica

Certifico: que la firma puesta al pie de la página precedente es la verdadera y auténtica de Minor C. Keith, y como tal merece completa fé y crédito.

Firmada de mi mano y sellada con el sello del Consulado, 11 de febrero de 1904.

JUAN CALDWELL,
Cónsul de los EE. UU., San José, Costa Rica.

Estados Unidos de América
Estado de Nueva York
Estado y Condado de Nueva York

Hoy día 6 de febrero de 1904, ante mí, el infrascrito Notario Público compareció William C. Van Horne, á quien conozco personalmente y el cual me consta que otorgó la ratificación del precedente contrato que reconoció como acto suyo.

En testimonio de lo que firmo y pongo el sello.

S. F. SULLIVAN,
Notario Público del Condado de Kings, según certifico archivado en el Condado de Nueva York.

Estado de Nueva York
Ciudad y Condado de Nueva York

Thomas L. Hamilton, Secretario del Condado de Nueva York y también Secretario de la Corte de dicho Condado, que es corte de Registro, certifico por el presente.

S. F. SULLIVAN.

Ha depositado en la oficina del Archivero del Condado de Nueva York copia certificada de su nombramiento y aceptación como Notario Público del Condado de Kings con su firma autógrafo, y estaba al tiempo de recibir el reconocimiento del instrumento adjunto, debidamente autorizado para ello. Y certifico además que conozco la forma de letra de dicho Notario y creo que



Entronque de los ferrocarriles Occidental y del Sur.—Mazatenango, 21 de noviembre de 1903.



es auténtica la firma que cubre el expresado certificado de reconocimiento.

En testimonio de lo cual firmo de mi mano y pongo el sello de dicha corte y Condado, hoy 4 de marzo de 1904.

Thos. L. Hamilton,
Secretario.

Auténtica Número 3.

El infrascrito Cónsul General de la República de Guatemala en la Ciudad y Condado de Nueva York, Estados Unidos de América,

Certifico: que la firma que precede y dice Thos. L. Hamilton, puesta al pie del documento adjunto, es la de Mr. Thos. L. Hamilton, Secretario de la Ciudad y Condado de Nueva York en actual ejercicio de sus funciones; y el sello al margen el que usa en sus actos oficiales.

En fe de lo cual sello y firmo la presente, en Nueva York, á los 4 días del mes de marzo de 1904.

Joaquín Yela,
Cónsul General de Guatemala.
--Exbonerada de derechos.

Hay un sello que dice: "Consulado General de Guatemala en Nueva York."

Visto en esta Secretaría de Relaciones Exteriores, para legalizar la firma de don Joaquín Yela, Cónsul General en Nueva York.

Guatemala, 19 de marzo de 1904.

Juan Barrios M.

Un sello que dice: Secretaría de Relaciones Exteriores. Guatemala.

Sello en que se lee: Consulado de los Estados Unidos, San José de Costa Rica.

Número 23,602
Estados Unidos de América
Departamento de Estado

A todos los que las presentes lleguen,
Salud.

Certifico: que Juan C. Caldwell cuya firma aparece en el documento adjunto, era al tiempo de subscribirlo Cónsul de los Estados Unidos en San José Costa Rica, debidamente nombrado, y que merecen fé y crédito sus actos como tal Cónsul.

En testimonio de lo cual, yo Juan Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos, firmo de mi mano y hago poner el sello del Departamento de Estado.

Hecho en la ciudad de Washington, hoy día 5 de marzo, A. D. 1904 y 128 de la Independencia de los Estados Unidos.

JUAN HAY.

Sello en que se lee: Departamento de Estado, Estados Unidos de América.

Legación de Guatemala,
Washington

El infrascrito Encargado de Negocios *ad interim* de la República de Guatemala en los Estados Unidos de América, certifico: que la firma de Su Excelencia Hon. Jhon Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, puesta en el documento adjunto, es auténtica.

En fé de lo cual sello y firmo la presente, para los usos á que haya lugar en Nueva York, á los seis (6) días del mes de marzo de mil novecientos cuatro (1904).

JOAQUÍN YELA,
Encargado de Negocios *ad interim* de Guatemala
en Washington.—D. C.

Hay un sello que dice: Legación de Guatemala en los Estados Unidos.

Núm.............

Visto en esta Secretaría de Relaciones Exteriores, para legalizar la firma de don Joaquín Yela, Cónsul y Encargado de Negocios en Washington.

Guatemala, 19 de marzo de 1904.

JUAN BARRIOS M.

Hay un sello que dice: Secretaría de Relaciones Exteriores de la República de Guatemala.

El infrascrito Traductor Jurado de la República de Guatemala, certifico: que las auténticas firmadas por John C. Caldwell, S. F. Sullivan, Thos. L. Hamilton y Jhon Hay, son traducciones fieles y exactas que del inglés he hecho al castellano.

Guatemala, 5 de abril de 1904.

FERNANDO ARAGÓN D.

* * *

APROBACIÓN DE UN CONTRATO

Palacio del Poder Ejecutivo: Guatemala, 5 de abril de 1904.

El Presidente Constitucional de la República

ACUERDA:

Aprobar el contrato celebrado *ad referendum*, con instrucciones del Jefe del Ejecutivo, entre el Subsecretario General del Gobierno, Encargado del Despacho de Fomento, y Mr. Percival Farquhar, en representanción de Minor C. Keith, de Nueva York, y William C. van Horne, de Montreal, Canadá, sobre la explotación, construcción y terminación del Ferrocarril del Norte, y cuyo contrato, ratificado por estos últimos señores, se encuentra contenido en veintidós Artículos principales y uno transitorio.

Comuníquese, y dése cuenta á Asamblea Nacional Legislativa.

ESTRADA C.

Por impedimento del Subsecretario General del Gobierno, Encargado del Ministerio de Fomento, el Ministro de Gobernación y Justicia,

JUAN J. ARGUETA.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES REUNIDAS DE HACIENDA Y DE FOMENTO SOBRE EL ANTERIOR CONTRATO

Asamblea Nacional Legislativa:

La construcción del Ferrocarril del Norte ha venido preocupando, por su trascendencia suma, al Gobierno de Guatemala, desde que el General Justo Rufino Barrios inició la grande empresa de atravesar de Sur á Norte nuestro rico suelo con una línea férrea; pero durante muchos años no ha sido posible dar cima á tal proyecto, porque los contratos que se han celebrado para ir trabajando tramos diversos, sólo han sido, las más veces, fuentes de reclamaciones, como que no hubo hasta hoy una estipulación bien meditada, que ofreciera garantías para llevar á término aquella obra, que cuando se quiso hacer con los recursos del país, hubo de desnivelar la situación económica, dando origen á la crisis que cada vez ha venido acentuándose.

Estaba reservado á la actual Administración, que preside el Licenciado don Manuel Estrada Cabrera, celebrar un contrato que por su naturaleza, por las cláusulas que comprende, por la garantía pecuniaria que ofrece, y por la respetabilidad del consorcio constructor, presenta la halagüeña perspectiva de que sea una realidad el Ferrocarril al Norte de la República.

Las Comisiones unidas de Fomento y de Hacienda han hecho el estudio que corresponde del documento auténtico que contiene dicho convenio, celebrado por el Ministerio de Fomento, con autorización é instrucciones del señor Presidente de la República, y el señor Percival Farquhar, en representación de Minor C. Keith, de Nueva York, y William C. van Horne, de Montreal, Canadá, y se apresuran con patriótico agrado á someter al criterio de la Representación Nacional el dictamen que corresponde, acerca de un asunto que por su entidad, y más aún por las benéficas consecuencias que acarreará al país, merece consagrarle atención particular.

Ni el estado actual de los mercados extranjeros, por consecuencia de la guerra del extremo Oriente; ni los desastres que, poco hace, llenaron de consternación y de pavor la parte más rica del Occidente de Guatemala, á causa de los terremotos y de

las erupciones volcánicas, se han olvidado en el extranjero, por más que aquí hayan venido cicatrizándose pronto, como en cuerpo joven, sano y lleno de vida, las heridas que el adverso destino hizo sufrir á nuestra Patria A la distancia, y fuera de aquí, todo se abulta, y crece la sombra de fatídicos sucesos, mientras más á lo lejos se les mira.

El canal de Panamá, atrayendo en pos de sí para su realización, el aparecimiento de una nueva República que, como todo lo que nace, inspira los naturales temores que la viabilidad despierta, y que hasta los anhelos de la esperanza hacen presentir; todo esto, señores Diputados, y muchas circunstancias más, no han podido ofrecer oportunidades propicias para halagar á las compañías extranjeras respetables, á celebrar un contrato de magnitud suma y de trabajo harto crecido.

En cambio, la riqueza misma de ese gran territorio, que de las cumbres de los Andes se extiende hacia nuestras riberas del Atlántico, no lejanas de las orillas de la Florida y de la parte más rica de la América del Norte; esos bosques primitivos que guardad inexplotadas riquezas; el incremento del tráfico que sobrevendrá al unirse toda nuestra red ferrocarrilera con el camino de hierro del Norte; y la perspectiva de paz y de adelanto que ofrece el actual Gobierno de la Nación, le ha proporcionado la posibilidad de estipular un contrato, que, en su conjunto, revela que se ha de llevar á efecto, por lo mismo que se traspasa toda la línea á la Compañía constructora, que está interesada en explotarla, y que en un tiempo muy corto la pondrá al servicio público.

Haber seguido con el sistema de contratos parciales, que no han dado por consecuencia más que desazones y destrucción consecutiva de lo mismo que poco á poco se hacía, sin más cuidado, ni más interés que el del lucro directo y sin ulteriores responsabilidades, no era sensato ni menos podía ofrecer una perspectiva estable y final para la construcción de la obra. Volver al sistema ilusorio de emplear nuestros propios recursos en una empresa semejante, sería más que quimérico, ruinoso y desatentado. Esperar indefinidamente, y seguir gastando las fuertes y diarias sumas que al Tesoro cuesta el entretenimiento de lo que se halla hecho, y que necesita radicales reformas, no

sólo ocasionará un ingente gasto improductivo, sino que no respondería al espíritu de adelanto y desarrollo que anima al Poder Público, ni al anhelo general de los guatemaltecos que han cifrado, con razón, en aquella línea férrea, legítimas esperanzas, para que se pongan en actividad los elementos vitales de este suelo favorecido por la naturaleza.

El contrato completo, que abarque toda la línea, que en su antiguo trazo requiere cambios y notables reparaciones, se hacía necesario, desde el momento que las mayores ventajas que proporcionan las vías férreas, no se realizan con ramales aislados, que no llevan por zonas diversas, ni los artefactos ni los productos agrícolas, ni el espíritu de acción, de vida y de confraternidad que informan el carácter nacional de un pueblo

Recorriendo la historia de los contratos para la construcción de ferrocarriles en Guatemala, según los cuadros comparativos que ha presentado impresos la Secretaría de Fomento, puede verse que en cuanto á concesiones, tiempo y naturaleza de los trabajos, es la presente estipulación, que se examina, menos onerosa, y muchísimo más hacedera, en pocos meses. La garantía de $200,000 en oro americano, depositados oportunamente en un establecimiento de respetabilidad y crédito en Nueva York, no se había presentado antes de ahora.

Bien se comprende que, en países como el nuestro, y aun en otros más ricos y poblados, se requiera asegurar el déficit de los productos, durante cierto número de años y hasta un interés que no sea exagerado, como ciertamente no puede estimarse el de 5% anual que fija el artículo respectivo del contrato; toda vez que en el hecho de invertir fondos cuantiosos, no habría sindicato, ni consorcio, ni individuo que no requiriese aquella condición.

Extensa parece la zona de 1,500 caballerías que á los Contratistas se cede por el contrato; pero si se considera el valor que puede tener y la circunstancia de que en otras ocasiones se han otorgado también á otros contratistas que no presentaban para la obra las ventajas que hoy ofrecen los señores Keith y van Horne, se comprenderá que una empresa de ese género desea hacer venir una inmigración laboriosa que sirva de elemento económico para dar vida al ferrocarril mismo, en lugares que

están llamados á ser centros de gran comercio y actividad, tomando entonces más valor las tierras adyacentes. Esa inmigración producirá gran riqueza, mayores rentas públicas y cuanto se desprende de las ventajas que reportan en países de inmenso territorio, si acuden el capital y el trabajo á fecundar el suelo. Compensarán, pues, con creces, los resultados que se obtengan á los sacrificios que se hagan.

Los derechos que la Compañía ó Consorcio se reserva en el litoral de la playa, en cierto radio y distancia, llevan el propósito de que no se defrauden con el tiempo las concesiones que se les otorgan. ya que por experiencia se ha visto que en otras Repúblicas se han suscitado gravísimas cuestiones á causa de haber pretendido algunos especuladores servirse del trabajo, del dinero y de los esfuerzos de aquellos que, al principio se aventuraron, en clima mortífero, á fundar un negocio, contando con que el tiempo acrecería su lucro.

La circunstancia de que al cabo de 99 años, no llegue á ser nacional el ferrocarril, sino cubriendo entonces su valor á la Empresa, se explica por los gastos cuantiosos que demanda, y se refiere, á un tiempo tan remoto, que á la verdad, en la vida de un país nuevo, y en esta época de tanta agitación y movimiento, es de esperar que para entonces, hayan crecido tanto la población, las rentas, los recursos todos, que habrá otros ramales de vías férreas hacia el Atlántico, al cubrirse de rieles todas nuestras fértiles comarcas, y se haya convertido la América Central en un emporio de comercio, como está llamada á serlo, y como pronto lo será, cuando el canal interoceánico nos ponga en la posición de una gran península que, en el corazón del Mundo nuevo, ha de surgir como la Eva del Paraíso con la estrella de la libertad sobre su frente

Por lo demás, si hay algo que justifique las modernas teorías económicas, es el principio prácticamente observado en los Estados Unidos del Norte, de que nunca los Gobiernos deben convertirse en empresarios. No pocas catástrofes y sí muchas utopías, ha acarreado el método colonial de que la autoridad emprenda obras de cierto género, en las que no cabe su intervención, ni puede dar por consecuencia, por más afán y labor que se despliegue, sino complicaciones, compromisos, y en último

resultado, grandes pérdidas. Así se ha comprendido ya en la Argentina y en Chile, que por el Sur del Continente, son los países que más rápidamente progresan.

Hasta aquí las Comisiones que tienen á honra presentar este dictamen, no han hecho más que tomar en cuenta los artículos del Contrato que más favorecen al Consorcio constructor, dejando intencionalmente para la segunda parte, el considerar que el trayecto que falta por hacer del Ferrocarril del Norte, hasta que llegue á esta capital la locomotora, es el más costoso y difícil. Diríase que la naturaleza, por otra parte tan pródiga para con nosotros, se hubiese propuesto acumular allí, en la salida para nuestra vía natural de tráfico, en obstáculos físicos sólo superables por los maravillosos adelantos de la mecánica férreo-viaria.

El Gobierno ha cuidado de estipular, en lo que concierne á curvas, gradientes, puentes, desagües y todo lo que al buen material se refiere, que se sujeten á los principios científicos y que en todo correspondan á un servicio seguro y esmerado.

Respecto á las tarifas, hay que tener presente que habiendo competencia, como tiene que haberla, está en el interés de la misma Compañía no fijar el máximum, puesto que ha de procurar que por ese rumbo salga gran cantidad de productos y el mayor número de pasajeros, cesando por otro lado, los monopolios que en los vapores del Pacífico y en otras Empresas, han acarreado rémoras sin cuento.

Lo que más debe halagar los buenos deseos de cuantos se interesan por el bien del país, es la circunstancia de que dentro de tres años y medio, se compromete la Empresa á dar por concluída la obra, y que dentro de once meses estará la locomotora en Sanarate; es decir que entonces, mediante la espléndida carretera que ya existe, no habrá dificultad para el tráfico en toda su extensión y con la mayor comodidad.

Si la parte técnica se encuentra perfectamente establecida en la estipulación que se examina, la parte legal en su esencia y en la forma, se halla de acuerdo con la justicia y la equidad, y en consonancia con los Códigos que nos rigen y con los Decretos que se refieren á obras públicas.

Para el inesperado evento de cualquier cuestión y dificultad que se suscite, se establecen los medios usuales en tales casos, y



Puente de hierro.—Ferrocarril de Cocales á Mazatenango.

se fijan las prescripciones de un arbitramento que aleje, en lo posible, toda reclamación.

No es dable, en un contrato como el que se ha celebrado, examinar detalles y exigir que sin sacrificio alguno, se impenda una cantidad enorme de dinero, mucho trabajo, gran suma de energía y no poca porción de elementos de riqueza; sin las suficientes compensaciones y fundadas esperanzas de éxito.

Lo que se ha de ver, sobre todo, es que sea factible y no tardía la realización de una empresa que, desde cualquier punto de vista que se la considera, es de todo en todo útil, mejor dicho necesaria; ya que acaece con los grandes elementos del progreso, con las obras de trascendental significación, lo mismo que sucede con los acontecimientos históricos, que se vienen preparando, hasta el punto de que su realización es indefectible.

Ha llegado el momento en que debe hacerse el Ferrocarril del Norte; porque se han unido ya nuestras vías férreas del Centro, del Sur y de Occidente. El enlace del camino de hierro en Mazatenango con las grandes vías de la parte más rica del país fué el venturoso presagio de que pronto se han de unir en esta capital los rieles que del Pacífico vienen con los que nos traerán de las playas del Atlántico, al rugido de la locomotora del Norte, los elementos que imprimirán nueva vida á la República.

El comercio con Europa, los Estados Unidos, y las Repúblicas américo-hispanas, tomará grande ensanche. Nuestra hermana la República de El Salvador tendrá, por un ramal, fácil acceso al Golfo Mexicano, y se acercarán las distancias y se acabarán de extinguir las preocupaciones localistas y se habrá hecho más en pro de la Unión Centro Americana, que cuanto por otros medios, ha procurado hacerse.

La línea del Norte, al unirse con las del Sur y Occidente, no sólo completará la base del sistema ferrocarrilero de nuestro suelo, sino que ha de tener benéfica influencia política, dado que los caminos de hierro, al complementarse, no sólo nulifican las distancias, promoviendo la riqueza, sino que fomentan la tranquilidad administrativa, evitando disturbios y uniendo voluntades, como lo comprueba la historia de los principales países de la América Española, desde los primeros días de su emancipación

política, cuando hubo de cundir la idea del fraccionamiento, el desorden y la guerra entre los mismos Estados que debían ampararse; pero que no tuvieron cohesión, por sus inmensos territorios despoblados, con estancias esparcidas, caseríos dispersos y masas de palurdos aislados, ignorantes díscolos, sometidos de antaño á obediencia irracional, con razas diversas y tendencias agrestes.

Durante cincuenta años México fué, después del grito de Dolores, un país de desórdenes, latrocinios y continuas revueltas. Tuvo cuarenta y ocho mandatarios y diversas formas de Gobierno. La era de estabilidad y progreso inicióse cuando se construyeron las primeras líneas férreas, en tiempo de Benito Juárez, y ha venido acentuándose hasta consolidarse en el Presidente Díaz, que ha tomado especial interés en cruzar aquel gran territorio de vías férreas, completando la naturaleza con la acción civilizadora de la industria.

En Guatemala se hace preciso que nuestras vías férreas no se encuentren aisladas, sino que se entronquen con la arteria principal interocéanica, que en sus líneas paralelas ha de llevar, en alas del relámpago, la buena nueva que Goethe anunciaba en sus célebres frases, recordadas por Humboldt, en las cimas del Chimborazo: "Sobre las montañas mora la libertad;" y en medio de las selvas tropicales, en donde los cataclismos geológicos cesaron, para dejar resonancia á la voz de la civilización universal, escucharemos atravesando de un mar á otro, el eco repetido del progreso.

Felices nosotros, si inspirados de buena voluntad, ponemos nuestro contingente para coadyuvar con un voto, siquiera sea desinteresado y sincero, en favor de la grande obra del Ferrocarril del Norte, los anhelos patrióticos del Presidente de la República, que ha aprobado el contrato que á vuestra deliberación hoy se presenta.

Para significar al Jefe de la Nación, Licenciado don Manuel Estrada Cabrera, el aprecio que de sus cívicos esfuerzos hace la Asamblea en un asunto de tanta trascendencia como el presente, y para que sin estorbo de ningún género pueda llevarse á cabo, cumple otorgarle un voto de confianza, facultándole para poder introducir en el Contrato las modificaciones que las circunstancias demanden, en beneficio siempre de los intereses nacionales.

Para concluír, los infrascritos que forman las Comisiones de Fomento y de Hacienda, tienen la satisfacción de proponer desde luego, á la Representación Nacional, el siguiente proyecto de Decreto:

DECRETO N° ....

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala,

CONSIDERANDO:

Que el contrato celebrado por el Gobierno Constitucional de la República para la conclusión y explotación del Ferrocarril del Norte, que acaba de presentarse al Poder Legislativo, no sólo no contiene cláusulas ni estipulaciones opuestas á las leyes del país, sino que, promoviendo sus intereses, tiende á la pronta terminación de aquella línea férrea, que se hace necesaria para desarrollar el comercio, la agricultura y la industria nacionales, y para dar vigor á los elementos económicos;

Que no sólo como un merecido voto de confianza al Presidente de la República, por el empeño que ha venido demostrando, acerca de la grande obra de que se trata, sino en beneficio de los intereses nacionales, es oportuno que quede facultado para poder hacer al Contrato la reformas que redunden en pro de la Nación,

DECRETA:

Artículo 1°—Apruébase el Contrato celebrado en 12 de enero de 1904, entre el Sub Secretario General del Gobierno encargado del Ministerio de Fomento y Minor C. Keith, de Nueva York, y William C. van Horne, de Montreal, Canadá, contrato que ha obtenido ya la aprobación final de los signatarios, por haberse firmado *ad referendum*, y la del Presidente Constitucional de la República, con cuya autorización ó instrucciones fué concluído, encontrándose las estipulaciones que contiene en XXII artículos y otro transitorio.

Artículo 2°—Se autoriza al Ejecutivo para que, si las circunstancias lo demandaren, introduzca, proponga y lleve á efecto,

las modificaciones en el Contrato, que fueren favorables á los intereses de la República, y á hacerlo efectivo en beneficio del país.

Pase al Ejecutivo, etc.

Dado, etc.

Sala de Comimisiones: Guatemala, 7 de abril de 1904.

Antonio Batres.— C. Herrera.— Joaquín Méndez. — Francisco C. Castañeda.—C. Mirón.—Ignacio G. Saravia.— Mariano J. López.—A. Tible.— Guillermo Sánchez.— R. Bengoechea.— Eduardo Mora.— Francisco Figueroa.— J. Antonio Godoy.

* * *

DECRETO NUMERO 581.

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala,

CONSIDERANDO:

Que el contrato celebrado por el Gobierno Constitucional de la República para la conclusión y explotación del Ferrocarril del Norte, que acaba de presentarse al Poder Legislativo, no sólo no contiene cláusulas ni estipulaciones opuestas á las leyes del país, sino que, promoviendo sus intereses, tiende á la pronta terminación de aquella línea férrea, que se hace necesaria para desarrollar el comercio, la agricultura y la industria nacionales, y para dar vigor á los elementos económicos;

Que no sólo como un merecido voto de confianza al Presidente de la República, por el empeño que ha venido demostrando acerca de la grande obra de que se trata, sino en beneficio de los intereses nacionales, es oportuno que quede facultado para poder hacer al contrato las reformas que redunden en pro de la Nación,

DECRETA:

Artículo 1º—Apruébase el contrato celebrado el doce de enero de mil novecientos cuatro, entre el Subsecretario General del Gobierno, Encargado del Ministerio de Fomento, y Minor C. Keith, de Nueva York, y William C. Van Horne, de Montreal,

Canadá; contrato que ha obtenido ya la aprobación final de los signatarios, por haberse firmado *ad referendum*, y la del Presidente Constitucional de la República, con cuya autorización ó instrucciones fué concluído, encontrándose las estipulaciones que contiene en veintidós artículos y otro transitorio.

Artículo 2º—Se autoriza al Ejecutivo para que, si las circunstancias lo demandaren, introduzca, proponga y lleve á efecto, las modificaciones en el contrato que juzgue favorables á los intereses de la República, y á hacerlo efectivo en beneficio del país.

Pase al Ejecutivo para su publicación y cumplimiento.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo: en Guatemala, á nueve de abril de mil novecientos cuatro.

ARTURO UBICO,
Presidente.

JOSÉ A. BETETA,
Secretario.

FRANCISCO C. CASTAÑEDA,
Secretario.

Palacio del Poder Ejecutivo: Guatemala, á once de abril de mil novecientos cuatro.

Cúmplase.

MANUEL ESTRADA C.

El Subsecretario General del Gobierno,
encargado del Ministerio de Fomento,
JOSÉ FLAMENCO.

* * *

Pero el anhelo patriótico del señor Licenciado Estrada Cabrera y sus energías no se han cifrado sólo en la feliz solución del asunto del Ferrocarril del Norte, sino que han tendido la vista hacia otras importantísimas zonas de la República, han estudiado sus necesidades y han analizado sus condiciones. Impúsose, pues, en el progresista Gobernante, la idea de dotar al país de nuevas vías férreas y obtuvo un positivo y legítimo triunfo satisfaciendo sus aspira-

ciones: el 15 de diciembre de 1901, en el regreso de su expedición á los departamentos de Occidente, dió el martillazo al primer clavo de la vía destinada á unir más íntimamente las secciones del Centro, Sur y Occidente de la República, y el 21 de noviembre de 1903, día de su cumpleaños, se celebró el arribo del Ferrocarril de Cocales á Mazatenango y su entronque con el de Quezaltenango.

Indescriptible y justo fué el entusiasmo que reinó en aquella doble y por mil títulos simpática fiesta: vistió de gala Mazatenango para aquel acto tan solemne como trascendental, é hizo la apoteósis del hombre á quien es acreedora de aquel progreso: de la capital y de casi toda la República acudieron allá miles de personas para presentar sus felicitaciones al señor Estrada Cabrera.

Desde la Estación hasta el Palacio Municipal, en todo el trayecto de la gran avenida "Estrada Cabrera," había numerosos arcos, á cuales más atractivos por su arte y su elegancia: leíanse en ellos las inscripciones siguientes:

Cuyotenango, al Benemérito Licenciado Manuel Estrada C.

El Pueblo de Santo Tomás Perdido, al Benemérito de la Patria, Licenciado don Manuel Estrada Cabrera.

Mazatenango al Benemérito de la Patria.

La Municipalidad de Santo Domingo, al Benemérito de la Patria, Licenciado don Manuel Estrada Cabrera.—Admiramos el Progreso.

Al Benemérito de la Patria.—Noviembre 21 de 1857.—Noviembre 21 de 1903, conteniendo el retrato de cuerpo entero del señor Presidente entre los dos ferrocarriles.

El pueblo del Idolo da la bienvenida al Jefe Supremo de la Nación.

El club "J. Rufino Barrios," felicita en el día de su cumpleaños al Jefe del gran Partido Liberal, 1871-1857.

El pueblo de San Antonio Suchitepéquez, al Benemérito de la Patria.—21 de noviembre de 1903.

El Cuerpo Militar del Departamento, al Licenciado don Manuel Estrada Cabrera.—Progreso.—Libertad.—21 de noviembre de 1903.—21 de noviembre de 1857.—Gratitud, lealtad, adhesión, respeto, admiración y cariño.

En la gran avenida citada fué descubierto el 21, después de la ceremonia de unir las líneas con un clavo de oro por el señor Presidente, un obelisco que ostenta en la parte superior el busto del señor Licenciado Estrada Cabrera, y tiene á su lado estas leyendas: Al frente: "21 de noviembre de 1903. Inauguración del ferrocarril de Guatemala á Mazatenango, construído durante la Administración del señor Presidente Constitucional de la República, Licenciado Manuel Estrada Cabrera." En la parte de abajo figura el escudo nacional. A la derecha dice: "Al Protector de la Juventud, creador de colegios y escuelas, fundador de las fiestas de Minerva, Licenciado don Manuel Estrada Cabrera." En la parte baja aparece el templo de Minerva. En la parte de atrás hay grabado: "Al Benemérito de la Patria, Licenciado don Manuel Estrada Cabrera. El pueblo de Mazatenango agradecido, 21 de noviembre de 1903," y abajo un ferrocarril. A la izquierda esta otra leyenda: "Al sostenedor de la Constitución y mantenedor de la Paz.—9 de febrero de 1898.—15

de marzo de 1898;" y abajo un puente colgante de hierro.

Pocos momentos después del grito atronador de las dos locomotoras, Ferrocarril Central y Ferrocarril Occidental al saludarse, en una plataforma de la estación de este último, frente á la que ocupaba el Jefe de la Nación, pronunció el señor Licenciado don Manuel Valle, en nombre de los pueblos y las autoridades del departamento de Suchitepéquez, el elocuente y patriótico discurso que á continuación reproducimos:

"*Señor Presidente,*
Señoras y Señores:

El 19 de julio de 1884 se celebraba la llegada Oficial del Ferrocarril del Sur á la ciudad de Guatemala, y en la de Amatitlán, el General Barrios, radiante de gozo, decía familiarmente á un grupo de jóvenes,—este es el primer paso, mucho cuesta, á ustedes les tocará seguir, hasta que las líneas férreas crucen á Guatemala en todas direcciones.—En aquel pronombre, ustedes, comprendía el Gobernante á la generación venida en su tiempo y por el calor de ideas é instituciones nuevas al uso del entendimiento y de la voluntad; y por eso traigo á la memoria sus palabras, cuando se festeja el cumpleaños de un Presidente entonces joven, viril hoy y progresista, con la llegada Oficial de la misma línea al Centro de esta rica zona de Suchitepéquez, y cuando las Autoridades del Departamento me han dispensado el honor de llevar la palabra en nombre de ellas, honor que acepté y que mucho les agradezco; porque no soy extraño ni en la ciudad ni en los pueblos que la circuyen, enriquecen y engalanan; porque vivo ligado á todos por los recuerdos de diez años de residencia, por la formación de mi hogar, por la cuna de mis primeros hijos, por el sepulcro de dos de ellos inolvidables; porque he formado parte de sus Cabildos; porque les he representado en varias Asambleas Nacionales; y porque todo, en fin, me hace partícipe legítimo



Puente de "El Retiro."—Carretera del Norte.

de las glorias de esta tierra y celebrador sincero de la mano que la levante, de la voz que la dé aliento y del cerebro que por su bien trabaje; y conociéndome así, tanto los pueblos justamente agradecidos como el Gobernante festejado con justicia, saben que sólo hablo, cuando tengo la íntima, la profunda convicción de las ideas y de los sentimientos que he de externar.

Cuando tenemos á la vista el mapa de nuestra República, nos parece increíble lo absurdo de las ideas que en unas y otras regiones del pequeño país tuvieran recíprocamente nuestros antepasados, y nos espanta el monstruoso error que hiciera marcar con ríos de sangre y con espectrales sombras, los antagonismos y las rivalidades que los dividían, lanzándolos unos contra otros á la voz del primer desatentado amigo del caudillaje y de la revuelta, y esta sencilla consideración se hace más palpable, cuando la fuerza del vapor nos trae rodando sobre dos cintas de hierro, en breves horas, del Centro al Occidente, como en día no lejano ha de llevarnos al mar Atlante y á los bosques riquísimos del Norte, deshaciendo el pueril pavor con que nuestros abuelos y aún nuestros padres hablaran de los Altos frígidos, como quien dijese del Polo Artico; del Llano de Zacapa, como de otro Sahara; de la Costa febril y pantanosa, como de las riberas del Indus y del Ganges; de la Alta Verapaz y del Petén cual de la Sierra Nevada y de la Cordillera Uralia: fantasmagorías, espejismos, ciertamente, señores, de que nosotros nos venimos desprendiendo, gracias á la vida de civilización en que nos enrolamos. Ayer no más, era para muchos de vosotros un desconocido de vista y sonaba en vuestros oídos y alzábase en vuestra imaginación con formas espantables y aterradoras, éste que hoy deslumbra nuestras miradas, sereno, tranquilo y hermoso "Santa María." Contempladle, á todas horas es digno de ello. Por las mañanas, el sol de Oriente besa su cúspide virginal, y así como asciende el astro, desata el volcán sus blancas nieblas, que bajan y se desprenden perezosamente en su torno: es un dios que se desnuda; al medio día, juega la luz sobre la miriada de fuentes que nacen entre el misterio de la montaña y en el casto seno de las rocas, sobre el cinturón de esmeralda con que le ciñen más abajo los cafetos florecidos, y por último, en las cimbradoras

cañas de la falda: son las nupcias eternamente renovadas del sol y de la tierra, que mantienen nuestra vida planetaria; y por las noches, ya le haga destacar la luna como el cono perfecto hijo de algún arte ciclópeo, ya se envuelva en su capa de sombras como un gigantesco don Juan, siempre le azotan las brisas del Noroeste, defiéndenos de ellas, las divide, las ablanda, y perfumadas en su seno, nos las envía por el abra que forma con el lindo cerro de Zunil, á serenar y refrescar las horas en que la marimba gime con lamento indígena, y canta amores la guitarra, con dejos de Andalucía y vaguedades moriscas: es el genio tutelar de la costa, que vela tornando para sus pueblos, los vientos azotadores en auras que les acaricien.

En tanto, un fuego ardiente devora sus entrañas, tempestades rudas corren en el seno ignorado de su torax sombrío, le golpean las paredes del corazón y quieren romper su formidable pleura; anillo de una cadena tendida del uno al otro círculo polar, ganglio de un sistema nervioso semejante al de un boa apocalíptico, le atormentan quizás las mismas penas que al Popocatepetl, al Momotombo, al Irazú y al Chimborazo; es natural que algún día se estremezca, que respire y tome aliento, que dé á conocer lo que sufre, bien que á su pesar interrumpa alguna parte de la vida y la riqueza que de continuo nos está prodigando: no neguemos á la Naturaleza sus augustos fueros, luchemos con ella en buena lid, como luchando estamos, que no somos hijos de la época *milenaria* para entregarnos á contemplaciones místicas y á enervantes neurotismos; no, somos los hombres del siglo XX; sabemos que junto á las ruinas de Herculano y de Pompeya, se asienta y ríe Nápoles, la ciudad más alegre del mundo, y que sus hijos han atado al viejo Vesubio con una cinta engranada de acero, para subir á contemplar desde su cumbre, los jardines de Ischia al pié, al Sur la Sicilia, llena del recuerdo helénico, al frente las escarpadas riberas de Cerdeña y Córcega, sombrías como la *vendetta* y como el alma del gran Bonaparte, y al Norte la costa occidental de Italia; bañado todo por las ondas tranquilas del mar de Toscana. Y por eso venimos al pie del Santa María, ufanos á contemplarle, arrastrados por el vapor, que es heraldo de civilización, para demostrar que nada nos agobia, que nada

nos doblega, y que las voces de la naturaleza física, son para nosotros acicate que apresura nuestra marcha, golpe eléctrico que aviva nuestra nerviosidad, estímulo que redobla nuestro aliento moral!

Para que resulte fecunda la batalla entre la Naturaleza y la Civilización, debe el hombre poner el contingente que se llama trabajo; en días como éste, tienen los pueblos que entrar dentro de sí mismos, medir sus fuerzas y hacer balance entre éstas y sus debilidades, por donde se viene á caer en que no sería buen vocero suyo, quien les hablase de gloria sin hablarles de responsabilidad, quien levantase sus votos de gratitud, sin constatar sus protestas de mejoramiento. No más atisbar que cuelguen tentadoras las mazorcas del cacao, para sacarlas á furto de la plantación ajena; no más comprar esos frutos á salto de mata por veredas y encrucijadas; no más cortar de paso el alambre de la heredad vecina, dejando libre huida á las hermosas bestias, movidos sólo de un sentimiento de envidia lugareña, por no tener otras iguales ó mejores; quieto en la vaina el *collins* y reservados para la defensa el Colt y el Smith y Wesson, no tomemos por pretexto el calor del sol y el hervir de la sangre, para irnos por aldeas y caminos cacareando un valor que sólo luce en pro de la integridad nacional y volviendo por los fueros de la ley; el ferrocarril, así como nos aviva el comercio y nos pone al habla con el mundo, torna vigilantes las autoridades y aligera los procesos, con la acción inmediata de los Poderes centrales, y acerca para los desaforados las puertas de las Penitenciarías, sin lugar á escoltas dispendiosas ni á escapatorias camineras: que es la civilización esencialmente moralizadora, y que si el progreso trae grandes ventajas, impone también altos deberes. Permitidme, ¡oh pueblos de la Costa! que haga la protesta del cumplimiento de ellos, ante el señor Presidente Estrada Cabrera á quien festejáis; ante la representación de las Empresas del Ferrocarril que se ufanarán de cruzar una región en que se responde al grito de sus locomotoras, con el himno de la paz y del trabajo, y ante el respetable auditorio que nos rodea y nos acompaña, porque sé que para todos será grato oírla cuando se levanta en nombre de un Departamento de la República, de las Municipalidades

que lo representan y de las personas á quienes el Gobernante confiara el inmediato celo del orden y del progreso de estos Pueblos.

Si antes de pronunciar la palabra postrera de mi discurso me preguntáis cuál de los dos motivos de esta celebración tiene preeminencia sobre el otro, os responderé, justificando la forma en que los he traído enlazados desde el principio, que se compenetran, que se confunden y unifican por natural y sencilla lógica, así en sus antecedentes como en sus futuros resultados.

Estas obras de importancia nacional no se llevan á término sin que preceda una lucha de intereses, una serie de antagonismos generales los unos, los otros locales y no pocos enteramente personales, lucha y antagonismo que se someten á la consideración, medida, peso y resolución del gobernante en cuya época se realizan; y si éste les niega un momento su mirada, si deja al tiempo ó á la casualidad el corte de lo que se le presenta cada día con diferentes aspectos de un Nudo Gordiano, muy pronto el tiempo se encargará de demostrarle que es gran colaborador pero que no es autor por sí solo; y el vacío le evidenciará que la palabra casualidad no representa más que un capricho del lenguaje; y si al esfuerzo que esa ley general de las pasiones humanas hace indispensable, agregáis el que se requiere para vencer obstáculos ocasionales, como languidez económica, desequilibrio fiscal, convulsiones naturales del suelo y trastornos vecinos del orden político, entonces comprenderéis la suma de trabajo del gobernante y la justicia con que el coronamiento de la obra se convierta en celebración pública de su natalicio, y se fije en la fecha misma que señala su venida á la existencia.

Mirando al porvenir, nada más satisfactorio para el hombre, nada más dignificador para el ciudadano, nada más duradero y glorioso para el gobernante. Las inscripciones de los muros desaparecen al influjo del tiempo y sus inclemencias; á los retratos de los salones se les da la vuelta contra las paredes para fijar nuevos personajes; las hojas de las coronas palidecen y se marchitan con la luz que un día las hiciera brillar; las músicas de los artistas y los versos de los poetas se pierden en la inmensidad del espacio y en la memoria de las gentes; y llega un día,

no se requiere haber vivido cincuenta años para conocer estas cosas, llega un día, en que las voces de los cortesanos y aduladores se apagan por antesalas y galerías, como el aleteo de los pájaros nocturnos al clarear del alba; pero si gobernando se ha venido á despertar á una región entera con el aliento civilizador de un siglo, cuando todo aquel mundo vano se desploma, el crugir de los engranajes de un tren recuerda la fecha en que corrió por vez primera; el vapor se escapa entonando el nombre del que decretó y selló la obra con su mano; y las espirales de humo trazan su rúbrica en los cielos de la patria: la Historia recoge aquellos ecos y estas letras, y el hombre, rompiendo los negros crespones del olvido, y apagando las voces de émulos, de ingratos y enemigos, salva los lindes de la inmortalidad.—He Dicho."

* * *

Una vez terminada la ceremonia oficial, el señor Presidente recibió á las comisiones siguientes:

"Club Central "21 de Noviembre," "Convención Liberal," Club Central "2 de Octubre." "Club Liberal de Obreros" de Quezaltenango, Club Liberal Cabrerista "Firmeza," Club Liberal "El Pensamiento Libre" de Panajachel, "El Sufragio Libre" de Tecpam, Club Liberal "Estrada Cabrera" y "Sol de Marzo" de Pueblo Nuevo, Club Liberal "La Reforma" del Guarda Viejo de Guatemala, "Club Liberal Quezalteco" y Sala 4ª de Apelaciones, "Club Liberal" y Municipalidad de San Francisco el Alto, Club y Municipalidad de San Sebastián, (departamento de Retalhuleu), Club, Municipalidad y Cuerpo Militar de San Juan Sacatepéquez (departamento de Guatemala), Club y Municipalidad de Cajolá, Administración de Rentas de Mazatenango, Jefatura Política y Municipalidad del Quiché, Municipalidad de Mazatenango, Municipalidad de Escuintla, Municipalidad de San Francisco Zapotitlán, Municipalidad de Villa Nueva, Municipalidad de Nuevo San Carlos, Municipalidad de Concepción Chiquirichuapa, Municipalidad de Olintepeque, Municipalidad de Río Blanco (departamento de San Marcos), Municipalidad de Flores (Costa Cuca, Quezaltenango), Municipalidad de Momostenango, Municipalidad de San Mateo, Municipalidad de Cantel, Municipalidad de El

Palmar, Municipalidad de Salcajá, Municipalidad de San Martín Sacatepéquez, Municipalidad de San Bernardino, Municipalidad de San Felipe, Municipalidad de San Cristóbal Totonicapam, Municipalidad de Samayac, Junta Directiva del Hospital de Mazatenango."

El señor Presidente se dirigió con la elocuente sencillez innata en él y dijo, refiriéndose á los Representantes de los Clubs Políticos:

"Voy á agradecer á los Clubs Políticos las frases de aliento que se han servido dirigirme.

Su bondad, no encuentro con que agradecerla, pero será un estímulo poderoso para que me empeñe por mantener la honra del partido que me hizo su Jefe, y ese mismo estímulo me dará fuerzas suficientes para poder llenar las aspiraciones de él.

¿Qué satisfacción más legítima puede tener un partido que la de gozar de paz y de garantías para sus personas é intereses? ¿Quién duda de que esa será la traducción práctica de sus ideas y sus sentimientos?

Una bondad y no otra cosa quiso que se formara la coincidencia de un acontecimiento con otro: mi cumple-años y la inauguración de la línea férrea.

Decía anoche á mis amigos que esto no es más que efecto de benevolencia de las compañías; y el pequeño contingente que he puesto en el orden oficial es para reconocerlo en esa forma bastante civilizada.

Al comenzar á hablar decía á los Clubs que mi agradecimiento está fundado en un reconocimiento: en las frases de cariño que se me han dirigido. No merezco tánto; sólo acepto estas manifestaciones con agrado en el orden personal, porque se dirigen al que ha sido nombrado Jefe del Partido Liberal.

En mi condición modesta no son para mí esas manifestaciones, no las puedo recibir; pero en mi condición política, veo que cuento con muchos que me ayudarán en la obra de aliviar y regenerar á Guatemala.

La naturaleza, por una parte, la situación económica, por otra, lo han evitado; pero veo virilidad en mis conciudadanos, y sean

mis mejores pruebas el hecho de que en diferentes sitios, lugares y épocas celebremos acontecimientos como el de hoy.

Aceptad mis agradecimientos cordiales."

Terminaron aquellas significativas fiestas con el espléndido baile ofrecido en Mazatenango al señor Estrada Cabrera, y con un banquete suntuosísimo brindado por Retalhuleu el día 22 de noviembre.

* * *

"La línea entre Cocales y Mazatenango, parte ahora del ferrocarril de Santa María-Mazatenango, lateral del camino principal; tiene una extensión de 27½ millas. El terreno que atraviesa es uno de los más bellos de la República y también de los más feraces.

Esa línea penetra en el corazón de la Costa Grande y enlaza con el ferrocarril Occidental, haciendo ya fácil los viajes entre Champerico, Retalhuleu, Quezaltenango y todas aquellas regiones con la capital de la República. Hoy se va á Quezaltenango en 15 horas.

Hay varias estaciones de bandera, entre ellas las de Chipo, Variedades, Riobravo y el Tránsito, y las estaciones telegráficas de Guatalón que da salida á Santa Bárbara y fincas de la comarca, Nahualate que comunica con Chicacao, Pamaxán y sus contornos; Palogordo, con San Antonio Suchitepéquez, San José del Idolo y fincas próximas; Nueva Linda, con San Bernardino, Samayac y las haciendas cercanas; por último, Mazatenango, donde el camino enlaza con el ferrocarril Occidental."

Es una obra que al abrir muchos estímulos al trabajo y á la producción, se da la mano con el movimiento de todo Occidente y establece un enlace

con el ferrocarril de Champerico-Mazatenango en bien común de la República."

Los puentes articulados, de acero, con aparatos de expansión, que fueron montados por el constructor Mr. W. T. Penney, son:

	Pies de largo
Río Seco	50
Río Madre Vieja	120
Río Saltoná	70
Río Pocí	60
Río Chipó	85
Río Chihuacán	240
Río Chimayú	111-6
Río Pachul	60
Río Bravo	130
Río Pacayá	60
Río Agua Caliente	60
Río Mocá	150
Río Santo Fuerte	35
Río Nahualate	270
Río Chévez	100
Río Palo Gordo	70
Río Ixtacapa	130
Río Chuyú	80
Río Cusamá	70
Río Nimá	110
Río Saquitzá	60
Río Quilá	100
Río Sis	340

* * *

El ramal de Ferrocarril de Mulúa á Mazatenango, que ha servido para entroncar el Occidental con el del Sur ó Central, se contrató por Mr. Keinworth, y fué concluído á mediados de 1899: tiene $10\frac{3}{4}$ millas.



Construcción de la última curva para llegar al puente de Los Plátanos.—Carretera del Norte.

El entronque, como ya se ha repetido, se verificó el 21 de Noviembre de 1903, en medio del mayor y más justo regocijo.

El primer tren que entró á la Estación de Mazatenango, fué arrastrado por la locomotora "Estrada C." adornado con las banderas "Estrada C." y muchas banderitas de Guatemala y americanas, según narración que se hace en *Guatemala de Fiesta*, llevando un carro de equipaje, dos coches de 1ª y un coche restaurante, el carro de "Minerva" que contenía una niña que representaba á la Diosa del Saber y cuatro vestales.

"Este templo llevaba las inscripciones siguientes. En un lado:

"La Instrucción Pública, fomentada por el ilustre Patricio, Licenciado don Manuel Estrada C., regenera al País y prepara al glorioso porvenir."

En el otro lado:

"El Ferrocarril Occidental felicita por el día de hoy al Señor Presidente Constitucional de la República, Benemérito de la Patria, Licenciado Don Manuel Estrada C."

"Después siguió un carro con un remolcador adornado con banderas de todas nacionalidades, con su tripulación de un capitán y ocho marineros con sus uniformes de gala, y al acercarse á la Estación subían y bajaban la bandera de Guatemala saludando al Primer Magistrado de la República."

El remolcador tenía en sus velas la inscripción siguiente:

"La Compañía de Agencias de Champerico, felicita respetuosa y cordialmente al Supremo Mandatario de la República por el día de hoy, 21 de Noviembre de 1903."

"La Compañía de Agencias de Champerico al Ferrocarril Central, su más entusiasta felicitación."

"Vivan los triunfos del Progreso.

"Después siguió un carro, especie de kiosko japonés, con la Banda Militar de Quezaltenango; y luego venían los carros especiales, "Samalá" y "Xelajú," llevando á las autoridades, comisiones judiciales, militares, civiles, clubs políticos y representantes de la prensa de la Sección Occidental"

"La locomotora número 4, extendía en frente una mano artística, llevando dos coronas, una de laurel y encino, y otra de

laurel, las cuales fueron entregadas en el momento en que el tren del Ferrocarril Occidental traspasaba los límites de su territorio al conexionar con el Central, una al señor Presidente de la República y la otra al Ferrocarril Central.

En la junción de las dos líneas, la empresa del de Occidente había colocado un durmiente de acero de 7 8 nikelado, con la inscripción: "Ferrocarril Occidental, (Noviembre de 1903), conexionado con el Ferrocarril Central durante la Administración del señor Licenciado don Manuel Estrada C., Presidente de la República." Fué en este durmiente donde se colocó el último clavo de oro.

Detrás de este tren, seguía otro con 16 carros conducido por la locomotora "Mazatenango." Ambos trenes iban adornados en el interior y exterior de los carros con palmas y banderas de Guatemala y otros países.

En la estación de Mazatenango, la empresa había convertido un almacén de café en sala de recepción, donde fué recibido el señor Presidente de la República con toda su comitiva.

En el punto de la conexión se había construído un arco imitando un túnel, y desde allí hasta más allá de la estación, á cada lado de la vía se veían arcos, palmeras, gallardetes, pabellones y estacas con rótulos ó leyendas que decían: "Viva Guatemala," "Viva el progresista Presidente de la República," "Viva el Jefe del Partido Liberal," "Viva el Progreso," "Bienvenida al Ferrocarril Central," "Viva la Patria de Washington."

* * *

Las distancias de aquella línea, sin contar los desvíos, son 51 millas. Entre Retalhuleu y San Felipe que son 12 inclusive el Samalá que hoy tiene con el víaducto 426′ largo; pero tendrá en algunos meses 50 más total. Entre Muluá y Mazatenango hay 23 puentes, y entre Retalhuleu y Champerico, hay 24. Además de los puentes hay como sesenta arcos de mampostería pequeños.

"Los puentes de San Felipe hasta Champerico son los siguientes:

1 Lajaxá	90′	13 Lajaxá	75′
2 Maricón	130′	14 Muluá	50′
3 Xula 2ª vez	40′	15 Samalá 180′ y acueductos 224′ para este puente se ha pedido otro tramo de cincuenta pies de largo. Por consiguiente, pronto tendrá 454′. Este es el más largo de la República.	
4 Sé 1ª vez	115′		
5 Sé 2ª vez	100′		
6 Xulá 1ª vez	50′		
7 Oc 1ª vez	35′		
8 Oc 2ª vez	90′		
9 Quilá	45′		
10 Ixmena	115′	16 Bolas	13′
11 Maricón	50′	17 Xulá	40′
12 Ixcoy	50′	18 San Juan	50′
19 Rosario	80′		

Entre Retalhuleu y Jesús hay veinticinco puentes pequeños, entre 5′ y 8′ largo.

Entre Muluá y Mazatenango hay los siguientes puentes:

1 Lajaxá	20′	7 Xulá	60′
2 Ixcoy	20′	8 Ajos	70′
3 Maricón	60′	9 San Francisco	60′
4 Oc	65′	10 Los Coches	60′
5 Sis	115′	11 Negro	60′
6 Icán	60′	12 Chitá	70′
13 Sagmá	80′		

Entre San Felipe y Champerico y Muluá y Mazatenango, hay una infinidad de pequeños acueductos (culverts.)

Las estaciones, son todas construídas de bastiones de ladrillo y con teja de hierro y madera.

Los rieles son de acero, pesando 55 y 50 libras, descansando sobre planchas de hierro (tie plates.)

La zona que atraviesa la empresa del ferrocarril Occidental es una de las más ricas de la República, pasando por cafetales, cacaoatales, cañales, potreros y bosques inexplotados aún.

La empresa, á pesar de los temblores y de las erupciones que dejaron cubierta con un pie de arena toda su vía, parte de sus estaciones arruinadas, el material rodante desmerecido por la ceniza, se encuentra hoy en buen estado."

* * *

Entre Coatepeque, en el Departamento de Quezaltenango y Caballo Blanco, en el de Retalhuleu, ha iniciado el Gobierno la construcción de un ferrocarril que entronque con el de Champerico en el punto últimamente citado; y al efecto, el 18 de Abril de 1902, celebróse con el Doctor Don Antonio Macías del Real, un contrato concebido en los términos siguientes:

"Artículo 1º—El Gobierno concede á Macías del Real, autorización y derecho exclusivo para construír y explotar un Ferrocarril de vía estrecha, entre Coatepeque y Caballo Blanco, de conformidad con el plano y demás detalles que ha presentado.

Artículo 2º—El término del privilegio es de veinticinco años, contados desde la fecha en que el Ferrocarril se abra definitivamente al tráfico público. Durante este tiempo, no podrá establecerse otra línea férrea entre Coatepeque y Caballo Blanco, ni en quince millas de proximidad paralela, ó que enlace estos puntos ó sus confines.

Artículo 3º—El término de la explotación, será de noventa y nueve años, al cabo de los cuales, la línea, con sus estaciones, material fijo y rodante y demás accesorios, pasará á ser propiedad de la Nación. En caso de venta del Ferrocarril, antes del término de noventa y nueve años, el Gobierno tendrá el derecho de preferencia en igualdad de condiciones.

Artículo 4º—El Gobierno concede, gratuitamente, los terrenos nacionales y comunales necesarios para la construcción de la línea, de las estaciones, oficinas, desvíos, almacenes, puentes y viaductos.

Artículo 5º—Si los terrenos por donde haya de pasar la vía ó donde deben construírse edificios, almacenes, estaciones, desvíos, fueren de dominio particular, el Gobierno los expropiará por cuenta de la empresa, otorgando, á favor de la misma, el correspondiente títnlo de propiedad.

Artículo 6º—En terrenos particulares, se tomarán cien pies ingleses de ancho para la vía y doscientos en los nacionales, pudiendo ocuparse con ella algunas partes de los caminos públicos, siempre que las otras queden expeditas para el tráfico.

Artículo 7º—El concesionario podrá hacer uso del agua de cualquier manantial para locomotoras, trabajos y obreros; y de la piedra, cal, arena, maderas y demás materiales que se hallen en terrenos baldíos, comunales ó nacionales.

Artículo 8º—El Gobierno concede á la Empresa, gratuitamente, por la construcción de esta línea, quinientas caballerías de terrenos baldíos, tomándolas de aquellos que estén más próximos á la mencionada vía.

Artículo 9º—El Gobierno subvenciona á la Empresa, con la suma de cinco mil pesos, oro americano, por cada milla inglesa de Ferrocarril que construya; y reconoce á la subvención, el interés del 5% anual, no capitalizable.

Artículo 10.—El Gobierno garantiza un interés anual del doce por ciento sobre el capital que se invierta en la construcción de la obra, y que servirá únicamente para el pago de intereses de los accionistas y tenedores de bonos.

Artículo 11.—Durante el tiempo de la concesión, se importarán libres de todo derecho, los útiles, maquinarias, instrumentos, herramienta, wagones, carros, materiales y mobiliarios para el mantenimiento y mejora de la vía y sus anexos, y para la formación y sostenimiento de las casas, talleres, estaciones, luz, fuerza eléctrica y demás accesorios, lo mismo que los víveres, provisiones y vestidos de empleados y trabajadores, y cuanto fuere de absoluta necesidad para estaciones, oficinas, etc, etc.

Artículo 12.—También quedan libres de todo impuesto sus bienes raíces, muebles, acciones y bonos, y exceptuados del uso del timbre y de papel sellado, sus libros, letras, obligaciones, acciones, bonos hipotecarios, documentos y gestiones judiciales. Tampoco se cobrará impuesto alguno por la importación de metales acuñados ó en barras.

Artículo 13.—El Gobierno concede el uso gratuito del correo y del telégrafo, para los asuntos exclusivos de la Empresa.

Artículo 14.—Los empleados y operarios de la empresa, quedan exentos de los servicios concejil y militar, menos en tiempo de guerra y en todo lo que se refiere á la organización del ejército.

Artículo 15.—El Gobierno investirá con el carácter de autoridad pública á todos los empleados, oficiales y guardas del Ferrocarril para el buen orden de la Empresa.

Artículo 16.—El Gobierno proporcionará á la Empresa todas las facilidades compatibles con la justicia, y hará efectivos, por medio de sus funcionarios y demás autoridades, los compromisos y responsabilidades que se contraigan por los destajistas, trabajadores y demás personas que contraten con la Empresa.

Artículo 17.—La línea férrea y los terrenos y bienes á que se refiere este contrato, se tendrán como propiedad absoluta del concesionario ó sus representantes legales ó de sus sucesores por trasmisión, quedando á su arbitrio la organización financiera de la Empresa, como la emisión de títulos, acciones, certificados ó bonos hipotecarios.

Artículo 18.—La Empresa no será responsable de los daños que por casos fortuitos ó de fuerza mayor sufran las personas ó las cosas que conduzca en sus trenes ó que estuvieren en estaciones ó dependencias de la misma; pero en el supuesto de que tales daños fueren causados por culpa ó negligencia de sus empleados, la Empresa será responsable, si se comprueba debidamente su negligencia ó culpabilidad, prueba que debe rendir el reclamante contra la Compañía.

Artículo 19.—La Compañía no se compromete á cercar la línea, ni responde por los semovientes que fortuitamente maten ó dañen los trenes en función; pero tomará todas las precauciones posibles para evitarlo.

Artículo 20.—El Gobierno dictará todas las providencias oportunas para que las líneas férreas no sirvan de tránsito para las personas, ganaderías y animales domésticos, excepto el uso de los pasos señalados y reconocidos para cruzar las vías, haciendo que se respete la propiedad particular de la Empresa, lo mismo que se respetan las demás propiedades particulares.

Artículo 21.—Las tarifas máximas que cobrará la Empresa son las siguientes: Pasaje de primera clase, dos centavos, oro, por milla, ó su equivalente. Pasaje de segunda clase, uno y medio centavos, oro, por milla, ó su equivalente. Fletes de importación ó productos extranjeros, un centavo oro, por milla, y por quintal. Equipaje, libre, un quintal. Fletes de exportación ó de productos del país, medio centavo oro, ó su equivalente, por milla y por quintal.

Artículo 22.—Tendrán pasaje libre en los trenes de la Empresa: El Presidente de la República, los Secretarios de

Estado, los Subsecretarios de los Ministerios, los Jefes Políticos y Comandantes de Armas de los departamentos de Retalhuleu y San Marcos, lo mismo que los Jueces de 1ª Instancia y Administradores de Rentas, Inspectores y Celadores de líneas telegráficas y del Servicio de Correos de los mismos Departamentos. Los demás empleados en comisión y las tropas y materiales de guerra, en tiempo de paz, solamente pagarán la mitad de la tarifa.

Artículo 23.—Por los trenes que el Gobierno solicite, tanto en tiempo de paz como de guerra, solamente pagará los gastos que los mismos trenes ocasionen.

Artículo 24.—La Compañía se obliga á permitir que en sus postes coloque un alambre el Gobierno, y á conducir gratuitamente á los correos y á las valijas del correo en los trenes ordinarios.

Artículo 25.—La gradiente máxima de la línea no pasará de seis por ciento; el radio mínimo será de trescientos pies; el ancho de la vía será de más de un pie inglés, y los durmientes deberán ser de hierro ó de madera de buena calidad, del país ó extranjera.

Artículo 26.—Si por circunstancias especiales conviniere á la Compañía importar jornaleros, todas las contratas que con ellos celebren serán válidas, y el Gobierno pondrá los medios que estén á su alcance para hacerlas cumplir. Se exceptúa á los individuos de nacionalidad china.

Artículo 27.—Si la Compañía emite bonos hipotecarios, de conformidad con la ley, se inscribirán en el Registro de la Propiedad Inmueble, siempre que se presente copia de la constitución de la hipoteca, autorizada por un Notario, y legalizada por el Ministro ó Cónsul respectivo, si fuere del exterior.

Artículo 28.—Las concesiones, derechos y privilegios otorgados á la Compañía, se consideran extendidos á sus asociados y á cualquier sociedad, Compañía ó persona á quienes trasmitiere sus acciones, siempre que la entidad á quienes se traspase ó hipoteque no sea Gobierno extranjero.

Artículo 29.—El concesionario dará cuenta al Ministerio de Fomento, con los planos definitivos de la obra; dentro de ocho meses, contados desde el día en que la Empresa del Ferrocarril Central, evacúe el traslado, ya sea aceptando ó no aceptando la construcción de la línea, con las presentes concesiones, en virtud del derecho de preferencia que le dan sus contratos.

Artículo 30.—Los trabajos deberán ser principiados dentro de diez y seis meses, que se contarán desde la fecha indicada en el Artículo anterior, y quedarán concluídos á los tres años después de principiados.

Artículo 31.—La carencia de brazos, así como la suspensión de tareas, por causa improbable de guerra, asonadas ó acontecimientos análogos, se reputarán como caso de fuerza mayor, para los efectos del tiempo en que deba construírse la obra.

Artículo 32.—Para garantizar la construcción de la obra, el concesionario constituirá, en la Dirección General de Cuentas, un depósito de treinta mil pesos, en moneda del país ó en bonos de la deuda interna. Ese depósito será devuelto tan pronto como el contratista compruebe tener invertido, en materiales ó en trabajos del Ferrocarril, el doble del valor del depósito hecho.

Artículo 33.—Revistiendo este contrato, por su naturaleza, los caracteres de una ley de la República, nacida de un compromiso bilateral, que á la vez debe estar conforme con la ley de la materia, el concesionario declara: que se ajustará á lo prescrito en los Artículos 16, 18, 19, 24, 25, 26, 42, 54, 55, 57, 61, 69, 80, 90 y 91 de la Ley de Ferrocarriles, ó sea el Decreto gubernativo número 556. Por consiguiente, el texto de este contrato no podrá ser modificado ni alterado, por ley, reglamento ni disposición alguna, y se entenderá exceptuado de toda medida general que se dictare, no pudiéndose cambiar en nada su texto, sino por consentimiento expreso de las dos partes acordes.

Artículo 34.—Cuando surgieren dudas acerca de la inteligencia de algunas de las cláusulas de este contrato, las dos partes contratantes procurarán resolverlas directamente en términos amigables; y si así no se hiciere posible, serán sometidas á la decisión de dos árbitros nombrados, uno por cada parte, ó á la de un tercero que las dos designen en caso de discordia; esta resolución será definitiva, y en ningún caso deberá recurrirse á la vía diplomática, sin que se entienda que ésta se pone como cláusula de estilo."

Dicho contrato fué aprobado por Decreto Legislativo Número 528, de 1º de Mayo de 1902, con estas modificaciones:



Trabajos del Ferrocarril del Norte.

"Artículo único.—Apruébase el contrato celebrado por el Ministerio de Fomento con don Antonio Macías del Real, para la construcción de la línea férrea entre Coatepeque y Caballo Blanco, con las modificaciones que siguen:

(a) Redúcese á trescientas caballerías la concesión de terrenos á que se refiere el Artículo 8º

(b) Para garantía de no abusar de la franquicia de derechos á que alude el Artículo 11, en cada caso, será necesario que el Gobierno apruebe previamente la lista de los artículos que hayan de importarse.

(c) Para el evento de la demora en el pago de la subvención, no se estipula ningún interés.

(d) Además de no contratarse obreros chinos, no se traerán de países que tengan la misma raza

(e) El Gobierno nombrará un Inspector respetable, que informe de la marcha de los trabajos, cuyo sueldo y gastos se pagarán por cuenta de la Empresa, y en la misma moneda que se acuerde en la subvención, con la categoría del Gerente de ella.

(f) Bastará la infracción de cualquier Artículo para que sea perdida inmediatamente la fianza."

Más tarde, el 11 de Marzo de 1903, el Ejecutivo, en consideración á que los terremotos y las erupciones volcánicas impidieron que se cumpliese el contrato en lo referente al comienzo de los trabajos, dictó un acuerdo por el cual prorroga por tres años más el término estipulado para principiar la expresada construcción.

* * *

Además de la línea del Norte que conduce á las playas del Atlántico, los Departamentos orientales contarán con otro ferrocarril que les pondrá en inmediata comunicación con la República de El Salvador: éste es el que en 22 de Abril de 1903, fué contratado entre el Gobierno y el Señor Don Adolfo Benz, bajo las bases que siguen:

"Artículo 1º—Benz se compromete á construír una línea férrea, que partiendo de Zacapa, en conexión con el Ferrocarril del Norte, y pasando por la ciudad de Chiquimula, vía Quezaltepeque-Concepción, ó Chiquimula-Ipala, se dirija hacia la frontera de El Salvador, de conformidad con los estudios detallados que presentará oportunamente.

Artículo 2º—El Gobierno concede á Benz, el derecho de propiedad y de explotación de la expresada línea, durante el término de noventa años.

Artículo 3º—Al terminar el plazo de noventa años, que se contará desde la fecha en que la vía se abra al servicio público, la línea férrea, con todo el material fijo y rodante, estaciones, almacenes, talleres y demás accesorios, pasará á ser propiedad de la Nación, sin indemnización alguna de parte del Gobierno.

Artículo 4º—Durante los primeros quince años de explotación del ferrocarril, no podrá establecerse otra línea férrea entre los puntos citados, á menos que esté á quince millas ó más de distancia de la primeramente construída.

Artículo 5º—La vía se construirá por donde el terreno presente más facilidades y conveniencias. Los planos del trazo definitivo, serán previamente sujetos á la aprobación del Ministerio de Fomento, debiendo darse esta aprobación dentro de los sesenta días después de presentados, y conforme con las condiciones estipuladas más adelante. Si fuera indispensable ocupar algunas partes de los caminos públicos por donde deba pasar la línea, el concesionario podrá ocuparlos, pero quedando en la obligación de dejar una vía suficientemente ancha para el tránsito de carretas, de manera que no se interrumpa el tráfico, ó de reemplazarlos por otra que no tenga pendiente superior á 5%.

Artículo 6º—El Supremo Gobierno cede gratuitamente á la Empresa todos los terrenos de propiedad nacional ó comunal necesarios para la construcción de la vía, desvíos, términos, edificios y demás dependencias, para los ramales que la construcción del Ferrocarril requiera, y para disponer del material supérfluo sacado de los cortes del trayecto. Si los terrenos por donde pasa la línea ó en donde precisamente hubieren de ejecutarse construcciones ú otros trabajos, fueran de propiedad particular, el Gobierno, á solicitud y por cuenta de la Empresa,

que pagará el valor de dichos terrenos, los expropiará conforme á la ley, entendiéndose que el ancho mismo de la faja de terreno para la vía, será de doscientos pies ingleses en terrenos nacionales ó comunales, y de cien pies ingleses en terrenos particulares.

Artículo 7º—El concesionario se obliga á hacer por duplicado los planos de todos los terrenos que se concedan á la Empresa, depositándose un ejemplar en la Secretaría de Fomento, la que á su vez entregará al concesionario, extendidos en debida forma, los respectivos títulos de propiedad, dentro de un mes de aprobado dicho plano.

Artículo 8º—La Empresa podrá tomar, sin retribución alguna, los materiales de toda especie que se encuentren en terrenos nacionales ó Municipales y puedan utilizarse para la construcción y explotación de la línea, de conformidad con lo que expresa el Artículo 6º; pero si dichos materiales se encuentran en terrenos particulares, la Empresa se entenderá con los respectivos dueños acerca del pago de dichos materiales, quedando la Empresa con todos los derechos que al Gobierno corresponden respecto de obras de utilidad pública, derechos que se hacen extensivos al de poder tomar de cualquier manantial ó corriente de agua ó río, la necesaria para los trabajos en general, y para el consumo de los obreros, locomotoras y estaciones, así como para establecer motores eléctricos, tomando la fuerza hidráulica donde sea más conveniente

Artículo 9º—El Gobierno concede á la Empresa una subvención de nueve mil pesos oro, por cada milla de vía principal construída.

Para hacer efectiva la subvención y sus respectivos intereses, á razón de 5% anual, la Empresa emitirá, cada vez que se concluyan cinco millas, por el monto que le corresponde, cédulas, representando respectivamente uno, cinco y diez pesos oro, las cuales serán debidamente registradas en las Oficinas del Gobierno correspondientes, y serán amortizadas (capital é intereses) por medio de un peaje que se establecerá desde el día en que se principie la explotación de la línea ó parte de ella.

El peaje referido, consistirá en un recargo de 10% sobre la tarifa de los fletes de efectos de importación y pasaje de primera clase; y uno de 5% sobre la tarifa de fletes de productos

nacionales y pasaje de segunda clase. Queda entendido que estos recargos se harán exclusivamente sobre los fletes y pasajes del Ferrocarril Oriental. Cada semestre la Empresa remitirá á la Oficina correspondiente del Gobierno, las cédulas amortizadas, para su debida incineración.

Artículo 10.—El Gobierno garantiza á la Empresa, durante quince años, el 5% anual sobre el capital invertido en la construcción y habilitación de la línea, siempre que este capital no exceda de dos millones de pesos oro, y pagará estos intereses con las mismas cédulas de peaje arriba mencionadas. A fines de cada semestre, la Empresa entregará al Gobierno una cuenta detallada, señalando los productos brutos, el recargo por peaje y la cuenta corriente con el Estado, relativa á la subvención y garantía de intereses. El Gobierno tendrá el derecho de mandar á un representante á averiguar al efecto las entradas verificadas en cada estación ó agencia, representante á quien los agentes del Ferrocarril deberán mostrar los libros en donde se anoten las entradas. Se entiende que la subvención y garantía del Gobierno, se limitan á lo que puede producir el recargo de peaje, sin responsabilidad á pago de lo que falte después del cobro de este recargo.

Artículo 11.—Durante el tiempo de la concesión, los útiles, máquinas, instrumentos, herramientas, wagones, carros y materiales que importe la Empresa y que se destinen á estudios, construcción, mantenimiento, explotación y mejora de la línea, edificación y reparación de edificios, talleres, oficinas, estaciones, luz y motores eléctricos, tubos de cañería y demás accesorios, quedan exceptuados de todo Impuesto Fiscal establecido ó por establecer; lo mismo respecto de Aduanas que de contribuciones locales de cualquiera especie, debiendo sinembargo practicarse el registro de ley, y obligándose el Gobierno á ordenar la libre entrega en un término que no pase de cinco días, después de presentadas las facturas consulares y el expediente de las Oficinas de la Empresa, el Ministerio de Hacienda, siempre que se trate de días que no sean festivos.

Durante la construcción de la vía, gozarán del mismo privilegio de excensión los víveres, provisiones, medicinas y vestidos para los empleados y trabajadores; lo mismo que el

moblaje y los útiles que se empleen en los campamentos; pero la Empresa deberá calcular y depositar anualmente una lista de los artículos que desee hacer objeto de libre importación, expresando el máximum de las cantidades, á fin de que ella facilite la expedición de las órdenes referidas.

Artículo 12.—La Empresa estará asimismo exenta del uso del papel sellado para todas sus gestiones, y del timbre para sus libros, giros, obligaciones y documentos en cosas que tengan relación inmediata con el Ferrocarril. Tampoco se le exigirá contribución ó impuesto para introducir ó exportar metal acuñado ó en barras, con destino á sus propias negociaciones.

Los bienes raíces y los bienes muebles y los bonos y acciones de la Empresa, quedan libre de todo Impuesto Fiscal, Municipal y de Policía, y de todo empréstito forzoso, tanto en tiempo de paz, como de guerra.

Si la Compañía emite bonos hipotecarios, de conformidad con la ley de la materia, se inscribirán éstos en el Registro de la Propiedad Inmueble, siempre que se presente copia de la constitución de la hipoteca, autorizada por un Notario, y legalizada por el Ministro ó Cónsul respectivo, si fuere en el exterior.

Artículo 13.—El uso de los Telégrafos y Correos nacionales será gratuito para todo aquello que exclusivamente se refiera á los asuntos de la Empresa, debiendo ésta construír líneas especiales de Telégrafo ó de Teléfono para su uso particular, con la condición precisa de que en sus postes podrá el Gobierno fijar alambres para el servicio público.

Artículo 14.—Con el fin de conservar el orden público en la línea, el Gobierno revestirá con el carácter de agentes de la autoridad, á los empleados que la Empresa designe.

Artículo 15.—Los empleados y obreros de la Empresa quedan exceptuados de los cargos concejiles; y, en tiempo de paz, del servicio militar.

Artículo 16.—Todos los privilegios, concesiones y derechos otorgados en este contrato á Benz, son transferibles en todo ó en parte con licencia del Gobierno; y se entienden otorgados al concesionario ó á sus representantes legales ó legítimos concesionarios, lo mismo que á las Compañías á quienes los traspase,

siempre que éstos acepten todas y cada una de las condiciones que fija este convenio; pero no podrá ser cesionario un Gobierno extranjero.

La línea férrea y los terrenos á que se refiere este contrato, se tendrán como propiedad absoluta de la Empresa, durante todo el tiempo de la concesión, para el efecto de que dicha Empresa pueda á su arbitrio establecer su organización financiera, así como la emisión de bonos hipotecarios y de sus acciones.

Artículo 17.—La Empresa no será responsable de los daños que sufran las personas ó las cosas, sino conforme á las leyes, y á no ser que tal daño hubiere sido causado por culpa ó negligencia comprobada de empleados de la Empresa, ó por el mal estado ó las malas condiciones del material de la Compañía, y que el reclamo se deduzca dentro de sesenta días de causado el daño.

Artículo 18.—La residencia de la Compañía que organice Benz, podrá ser dentro ó fuera del país; pero en todo caso tendrá en la capital de esta República, un apoderado ampliamente facultado para representarla en cualquier asunto que pueda ofrecerse, y para responder á los deberes aceptados con el público y con el Gobierno.

Artículo 19.—El concesionario podrá presentar los planos del trazo definitivo, para la aprobación de que habla el Artículo 5º, á más tardar diez y ocho meses después de la fecha en que se apruebe el presente contrato en forma legal, de lo contrario, éste se tendrá por caducado. También se tendrá por caducado si dentro de un año después de aprobados dichos planos, no hubiere empezado los trabajos, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor debidamente probados, sin que Benz tenga derecho á reclamo alguno. El Ferrocarril deberá estar puesto al servicio público, á más tardar, dentro de cuatro años, contados desde el término señalado para dar principio á los trabajos, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor. Los términos referidos serán comprobados á su dedido tiempo, por documentos que entre sí cambiarán las partes contratantes.

Artículo 20.—Los trabajos se ejecutarán bajo las condiciones siguientes:

(a) El ancho de la plataforma que recibirá la vía será de cuatro yardas en terraplén. En corte se aumentará lo necesario para hacer, afuera de la plataforma de cuatro yardas, las zanjas de desagüe.

(b) El talud será de 10 á 1 en cortes de roca sólida, y en los demás casos será al natural, salvo cuando sea revestido con muros de contención.

(c) La gradiente máxima será de tres por ciento, con la debida compensación en las curvas.

(d) El radio máximo que para las curvas podrá adoptarse, será de trescientos pies ingleses.

(e) Las puentes ó viaductos serán de hierro ó acero, y tendrán estribos ó pilastras de piedra, hierro y acero, ó cal y canto.

(f) Las alcantarillas se harán según convenga, en mampostería de ladrillo, de piedra, ó usando tubos.

(g) Cuando el terreno no ofrezca buenas condiciones naturales, el camino será lastrado con una capa de 0^{m} 15 á 0^{m} 20, de buen lastre.

(h) En los puntos en que la línea férrea cruce los caminos públicos, se harán los pasajes á nivel.

(i) El ancho de la vía entre rieles será de tres pies ingleses.

(j) Se emplearán rieles de acero de primera calidad y de 50 libras de peso, por yarda corriente, por lo menos.

(k) Se usarán durmientes de acero ó de madera de primera calidad, que serán colocados á distancia de 24″ de eje á eje si son de madera, y á distancia que se fije ulteriormente si son metálicos.

(l) La colocación de la vía se hará con todos los cuidados debidos; todo riel para curva será ajustado á ella antes de su colocación.

(m) En general se ejecutarán las obras con material de primera calidad y ajustándose á las reglas del arte. El Supremo Gobierno podrá, cuando lo estime conveniente, inspeccionar la construcción.

(n) El material rodante será de buena calidad y en número suficiente para el buen servicio de pasajeros y de carga, conforme lo demande el progresivo aumento del tráfico.

(o) La Compañía someterá á la aprobación del Gobierno los planos relativos á las obras de arte que tenga que construír en toda la línea.

Artículo 21.—La tarifa máxima que prodrá cobrar la Empresa, será la siguiente:

Pasajeros.

	Oro
Pasaje de 1ª clase, por milla	$0.03
Pasaje de 2ª clase, por milla	0.02

Mercaderías.

Fletes: efectos de importación, por quintal y por milla	$0.03
Efectos de exportación, por quintal y por milla	0.02

Equipaje.

Un quintal libre, por exceso y en wagones de bagaje por sección, por quintal y por milla	$0 05

Clases especiales.

Las sustancias inflamables ó peligrosas, piezas de una tonelada de peso ó más de cuarenta pies cúbicos de medida, joyas y artículos de valor, el transporte de animales y brozas minerales, quedarán sujetos á convenios especiales entre la Empresa y los fletadores.

Cuando la Empresa desee cobrar por medida, se considerarán cuarenta pies cúbicos equivalentes á una tonelada.

La Compañía podrá hacer convenios especiales para transportes, dando aviso de ellos al Gobierno y entendiéndose que todo convenio hecho con uno ha de ser aplicable proporcionalmente á otro, en iguales condiciones.

Artículo 22.—La conducción de las valijas de correos y sus conductores será gratuita.

Artículo 23.—La tropa, jefes y oficiales, en tiempo de guerra, pagarán la cuarta parte del pasaje; y los empleados en comisión, la mitad de los precios de tarifa, en todo tiempo.

Artículo 24.—Para seguridad del cumplimiento de este contrato, la Empresa se obliga á depositar en el Banco que

CARRETERA DEL NORTE

$\frac{1}{40}$

Rio Motagua
El Rancho
F.C. I. N.
Guastatoya
Sanarate
Coyotera
San Antonio
Agua Blanca
Sabana Larga
Rio Agua Caliente
El Chato
Capital

indique el Ministerio de Fomento, la suma de treinta mil pesos, en moneda corriente ó en bonos ó acciones del Ferrocarril del Norte, ó en valores del Estado. Este depósito lo constituirá, bajo pena de caducidad, en el término de noventa días, desde la fecha de aprobación del presente contrato; y quedará á beneficio de la Nación, si no se diere principio á los trabajos en el plazo prefijado: será devuelto á la Empresa, tan pronto como compruebe tener invertida en la obra, la suma de cincuenta mil pesos, ó más, ya sea en materiales ó en gastos de estudios y locación ó construcción de la vía.

Artículo 25.—El Gobierno concede á la Empresa hasta quinientas caballerías de terreno baldío, que se asignarán en los que cruce la línea, si los hubiere, ó en el lugar que aquélla elija de acuerdo con el Gobierno, siendo á cargo de la misma Empresa los gastos de medida, titulación y notariación de dichos terrenos.

Artículo 26.—El Gobierno procurará á la Empresa todas las facilidades compatibles con la legislación actual, para que pueda obtener trabajadores y hacer efectivos, por medio de las autoridades ó funcionarios, todas las obligaciones, responsabilidades y y compromisos que dichos trabajadores hayan contraído. La carencia de brazos por motivo de guerra, asonadas y sucesos análogos, se considerarán como caso de fuerza mayor para los efectos del término fijado para la conclusión de la obra.

Artículo 27.—Es bien entendido que el concesionario se somete incondicionalmente á las disposiciones de las leyes de la República, y en especial al Decreto Número 556.

Artículo 28 —Toda cuestión que se suscite entre la Empresa y el Gobierno será decidida, de un modo definitivo é irrevocable por dos árbitros arbitradores, nombrados uno por cada parte, las cuales nombrarán un tercero en caso de discordia, sin que ninguna de ellas pueda, para resolver tal cuestión, duda ó dificultad, proceder de distinta manera, quedando expresamente prohibido el recurso á la vía diplomática, que es condición precisa para haber celebrado este contrato.

Artículo 29.—La Compañía del Ferrocarril á que este convenio se refiere, se denominará "Compañía del Ferrocaril Oriental"

Artículo 30.—El Gobierno de Guatemala autoriza á Benz, para que, si le conviene, haga las gestiones necesarias á efecto de empalmar el Ferrocarril Oriental con cualquiera línea férrea que de El Salvador llegue á la frontera de Guatemala."

Este contrato fué aprobado por Decreto Legislativo Número 566 de 30 de Abril de 1903.

A la terminación de este ferrocarril y del de Macías del Real, entre Coatepeque y Caballo Blanco, no le restarán á Guatemala nada más que cinco millas para llegar á la frontera mexicana, á fin de unirse por ese lado con el gran ferrocarril trascontinental, y ponerse así en comunicación inmediata y directa, por el Norte, con los Estados Unidos de México y la Gran República de Washington, y por el Sur, con nuestras hermanas del Istmo y con las Repúblicas meridionales que recorra la línea panamericana.

***

Aparte de lo relacionado, el Gobierno del Señor Licenciado Estrada Cabrera ha invertido ingentes sumas de dinero en el mantenimiento, reparaciones y mejoras de la línea férrea del Norte, entre Puerto Barrios y el Rancho, durante los diversos períodos que, por no existir contrata ninguna, la ha tenido á su cargo.

Actualmente se repara, casi haciéndola de nuevo y en su totalidad, la línea ferroviaria que parte del Obero, Estación de la del Sur, y va á parar en el puerto de Iztapa.

También se ha prestado todo el apoyo y la protección debidos, al Ferrocarril Verapaz y al que hace el tráfico entre el Puerto de Ocós y Pajapita, en el Departamento de San Marcos.

CARRETERAS

Existen en distintas partes de la República extensas porciones de terreno que, aunque asombran por su natural feracidad y exuberancia, la humana planta aún no se ha enseñoreado de ellas, para sacarles, con la energía del trabajo y la fecundidad de la inteligencia, todas las ventajas conducentes á la implantación de nuevas y productivas siembras, á la formación de haciendas para la industria pecuaria, etc.; existen así mismo, aislados y como extraños á la comunión del progreso, muchos pueblos que por su saludable clima, su excelente posición física y el carácter emprendedor de sus habitantes son dignos de gran protección en el sentido de su mejoramiento en todo orden.

Unas y otros han vivido en ese lamentable abandono, y apartados del comercio bienhechor de ideas y del comercio material de objetos; el brazo infatigable y robusto aún no ha hecho crugir los árboles seculares al golpe de su hacha reluciente, para ofrecer al arte primorosas maderas; las selvas majestuosas aún no han oído en sus espesuras más voz que el pavoroso rugir de las fieras, que el silbar de las serpientes y el dulce gorgear de las aves; la madre eternamente generosa y eternamente fecunda para sus buenos hijos, la tierra, aún no ha abierto su seno para recibir de la mano del hombre la simiente que presto elabora y devuelve, ora en doradas mieses que acallarán nuestra hambre convertidas en pan, ora en el piramidal y simpático

cafeto ó en el oloroso y rico cacao, ya en el maíz, ya en el hule ya en mil plantas más cuyos frutos constituyen nuestro alimento ó la base de nuestras industrias y comodidades.

Pues bien: el aislamiento de aquéllos ha consistido en la falta de comunicaciones con los centros principales de producción y de comercio, en la carencia ó mala calidad de caminos, de esas vías que son á la vida progresiva y activa de las naciones, lo que las arterias sin obstrucciones ni entorpecimientos, son á la vida del hombre sano y pletórico de energías.

El problema se presentaba como de difícil solución á la mirada general, tanto más si se echa en cuenta la crisis económica en que el señor Licdo. Estrada Cabrera encontró al país; pero, su buena voluntad y su incesante empeño de acrecentar la riqueza pública y esparcir el progreso y el bienestar á los cuatro vientos de la República, vencieron dificultades que parecían insuperables y hallaron la incógnita del insoluble problema.

Y como prueba de esto, entramos á hacer en seguida, mención, acaso incompleta, de lo que se ha efectuado durante la Administración Estrada Cabrera, en materia de caminos carreteros, dando principio por los principales ó de mayor longitud, trabajo y costo y terminando por los menores.

* * *

CARRETERA QUE UNIRÁ EL FERROCARRIL DEL NORTE CON LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR

El trazo tiene una extensión de 99 kilómetros, siendo su origen en la estación Trujillo (del Ferroca-

rril del Norte) y su término en el río Paz, buscando el valle del Melonar: atraviesa los departamentos de Jalapa y Jutiapa.

Dicha carretera dará vida al comercio y á la agricultura de esa zona de la República, ya que por falta de vías de comunicación apropiadas, el tráfico se hace en ella en corta escala y con dificultad. Quedarán comunicadas directamente las poblaciones de Sansare, Jalapa, San Antonio, Las Monjas, Jutiapa y Jalpatagua.

La localización del trazo se ha verificado sobre las vertientes de los valles de los ríos Sanarate, Cabezas, Jalapa, Ostuna, San Antonio y Paz; encima de éstos se construirán puentes de fábrica.

Puestos al servicio público hay ya más de 45 kilómetros; y sin duda alguna será esa vía la primera de su clase en Guatemala, pues á su importancia comercial y militar reune la economía y bondad en su construcción; por sí sola es un motivo de legítimo orgullo para el Gobierno actual.

* * *

CARRETERA DE SAN RAIMUNDO

La zona occidental del departamento de Guatemala es rica é importante para la ciudad capital de la República, pues de ella se surte el mercado de los indispensables artículos de cuotidiano consumo.

Esta circunstancia hacía necesaria una fácil y expedita vía de comunicación que relacionara á Guatemala con las poblaciones de San Pedro, San Juan Sacatepéquez y San Raymundo; y el Gobierno,

convencido de ello, dictó las medidas prudentes para la construcción de una carretera de primer orden.

En noviembre de 1898 se dió comienzo al trazo, en extensión de cinco leguas.

La vía se asienta sobre media falda, y salva, con alcantarillas, arroyos de poca importancia. En un principio se había proyectado dos puentes, pero éstos se han suprimido en gracia de la economía y rápida construcción.

Un ramal de esta carretera va á terminar en "Chillán."

* * *

CARRETERA DEL NORTE

Esta extensa vía ha merecido especial atención de parte del actual Gobernante, señor Licenciado Estrada Cabrera, y para su construcción se proveyó oportunamente de todo el personal, la herramienta y demás elementos necesarios. Une á la capital con el Rancho de San Agustín (Estación del Ferrocarril del Norte) pasando por las poblaciones de San Antonio La Paz, Sanarate y Guastatoya.

Fué principiada en el año de 1900.

El largo total de la vía es de 64 kilómetros y en ella están colocados puentes de hierro sobre los ríos Purgatorio, Agua Caliente, Agua Blanca y un puente de suspensión sobre el río Plátanos.

* * *

CARRETERAS DE LA ALTA VERAPAZ

Las carreteras que en aquel rico departamento se han construído durante estos últimos años, son,

á la verdad, de resultados satisfactorios, puesto que unen lugares de gran importancia agrícola y comercial.

Son éstas: la carretera de Cobán á Chisec, camino real del Petén; la de Cahabón al puerto de Panzós, y la que va de Rubelcruz al Arenal.

La segunda se extiende sobre las faldas que unen los valles del río Cahabón, Cholomá y Polochic y comunica las fincas Secanquín, Sepacuité y Cholomá con el puerto de Panzós: mide 60 kilómetros; y se tienden dos hermosos puentes de madera, uno sobre el río Cahabón y el otro sobre el Cholomá.

La tercera se puede considerar como un tramo de la carretera que une á Cobán con el puerto de Panzós. Tiene ya un puente construído, y facilitará la explotación de algunas de las mejores fincas de la Alta Verapaz, como son Rubelcruz, Panzamalá, Coronado, Setzag y Arenal.

* * *

CARRETERA DE SAN JERÓNIMO

El departamento de la Baja Verapaz ha carecido del comercio á que su importancia agrícola é industrial lo hace acreedor, por su aislamiento relativo de los centros de consumo y lugares de exportación. La fabricación de tejidos y aguardientes y el cultivo lisonjero de la vid, etc., etc., tienen en aquella región terrenos propios para promover el desarrollo y la prosperidad de la riqueza nacional. El Gobierno actual, deseando favorecerlo, contrató la construcción de una vía carretera que, uniendo el Ferrocarril

del Norte con San Jerónimo, da fácil salida á los productos del citado departamento.

El largo total del camino es de 54 kilómetros y une los lugares siguientes: San Jerónimo, Los Ramones, Frutillo, San Clemente, Morazán, Marajuná, Pasasagua, Tulumaje, Tulumajillo y el Rancho de San Agustín, situados en los departamentos de la Alta Verapaz y de Zacapa.

Habrá necesidad de construír algunos pontones y un puente grande sobre el río Motagua, en el enlace con la vía férrea antedicha.

* * *

CARRETERA DE HUEHUETENANGO-QUEZALTENANGO

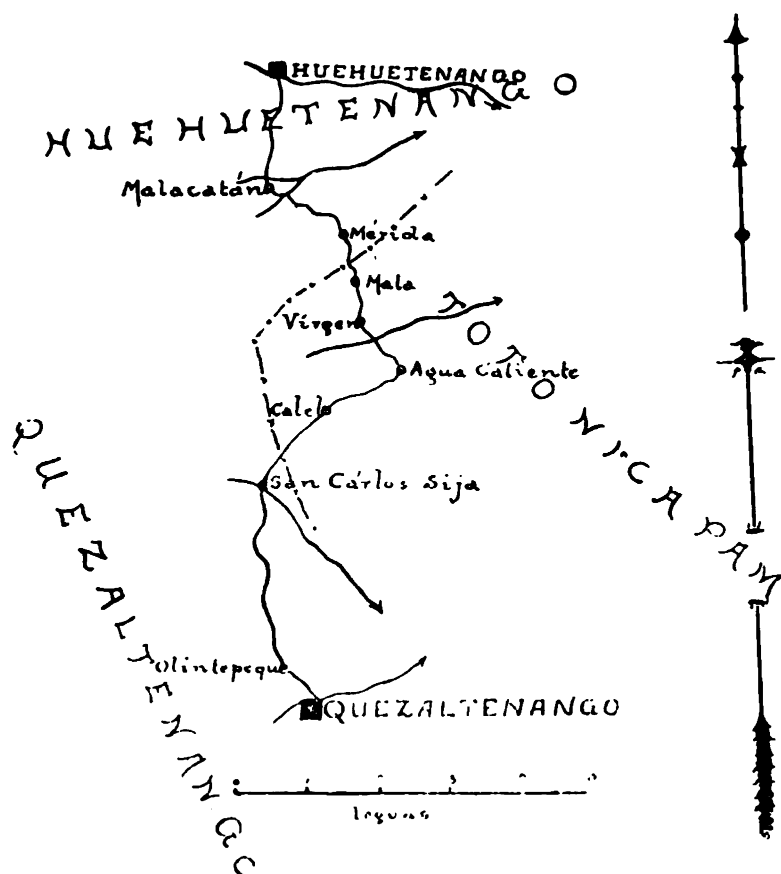
En la zona Occidental de la República construyóse la carretera que une las ricas é importantísimas ciudades de Quezaltenango y Huehuetenango. Su longitud es de 50 kilómetros, poco más ó menos. Las poblaciones intermedias de Malacón, Mérida, Agua Caliente, Calel, San Carlos Sija y Olintepeque, quedaron también comunicadas merced á tan excelente camino.

Dos afluentes del río Samalá y dos del río Negro están salvados por obras de arte hechas al efecto.

Está por demás encarecer el bien que esta carretera reportará á la República, puesto que es evidente y salta á la vista el fruto que hará producir á una de las más hermosas y espléndidas regiones.

* * *

CARRETERA ENTRE HUEHUETENANGO Y QUEZALTENANGO.



CARRETERA DEL INCIENSO

Donde la topografía tiene sus más difíciles problemas de nivelación, altimetría, etc., es en el paso con pendiente obligada, depresiones que, como la Barranca del Incienso, mide centenares de pies de profundidad. El problema particularizado en este caso, ha sido resuelto favorablemente y en el año próximo anterior quedó concluído en su mayor parte, el camino que salva la vertiente derecha del arroyo que corre al pie de la Barranca y localizado el puente y trazo, por el que se atravesará la vertiente izquierda de la misma. La idea perseguida es la de comunicar á la capital con Mixco y con otros lugares que nos suministran diariamente artículos de preciso consumo, por medio de una vía directa que, aunque costosa, será de verdadero mérito á su fin.

La parte trazada y construida mide 2½ kilómetros y el puente reunirá las condiciones que reclaman las leyes de estabilidad y elegancia.

* * *

CALLE NUEVA EN LA CAPITAL

La faja de terreno constituída en su mayor parte por el Potrero de Corona, se introduce, agreste é inculta, entre sus cantones de Jocotenango y la Parroquia Vieja. El Supremo Jefe de la Nación ordenó se construyera una calle entre ambos cantones, que á la vez que facilitará la comunicación por medio de tranvías, etc., fuese una obra de embellecimiento para la ciudad. Al efecto, la incansable y activa Dirección de Obras Públicas, se encarga

de su construcción, previos los estudios técnicos respectivos.

La calle tendrá una longitud de 3,254 pies y una anchura de 66.

En ella se construirán: un puente de hierro de 47 metros, una alcantarilla y dos atargeas: para las obras de tierra que llegan á un cubo de 63,000 metros, se ha procurado compensar en lo posible los desmontes y terraplenes.

El pavimento de la calle será construído con el material que garantice la duración y la belleza, á fin de corresponder así á la idea que el Gobierno se ha propuesto llevar al terreno de la práctica.

* * *

OTRAS CARRETERAS

Durante la Administración Estrada Cabrera, 1898 á 1903, han sido iniciadas y puestas en obra las otras carreteras siguientes, fuera de reparar formalmente las antiguas y de abrir nuevos caminos de herradura:

De San Marcos al Tumbador.

Del Quiché á Totonicapam.

De Tonicapam á Sololá.

De Cuilapa, departamento de Santa Rosa, á Jutiapa.

De Carchá á Panzós, con un ramal entre Senahú y Cahabón, trabajado en 68,140 metros.

De Jalapa á Itzacoba, pasando por Soncurte, Carrizal, Palo Verde y Talpetates, 20,000 varas.

De Patio de Bolas al Palmar, Quezaltenango.

Del Rosario á Nahuatancito, San Marcos.

De San Marcos al Puerto de Ocós.
De San Martín Jilotepeque, Chimaltenango, á San Juan Sacatepéquez, Guatemala.
De Sololá á Panajachel.
De Chiquimulilla á Escuintla.
De Santa Rosa á Guatemala.
De Cuilapa á Sampaquisoy, que unirá á Santa Rosa con la carretera del Norte.
De Santa Rosa á Chiquimulilla.
De Barberena, Santa Rosa, á Pueblo Viejo, Amatitlán, comunicándolo con el Ferrocarril Central.
De Almolonga á la Costa Grande, Quezaltenango.
De la Capital á San Antonio Las Flores, pasando por Chinautla.
De Sololá al Quiché.
De Santa Bárbara á los Cocales, Suchitepéquez.
De San Cristóbal á San Francisco el Alto, Totonicapam.
De San Francisco el Alto á Momostenango, Totonicapam.
De Quezaltenango á San Francisco el Alto.
De Escuintla á Sacatepéquez.
De San Sebastián, Retalhuleu, á Muluá.
De Guatemala á Cuilapa, pasando por Barberena, Santa Rosa.
De Guatemala á Mataquescuintla, Santa Rosa.
De Mataquescuintla á Jalapa.
De Jalapa á Chiquimula.
De Chiquimula á Zacapa.
De San Cristóbal Verapaz á Uspantán, atravesando el río Chixoy, y
De Chicacao á Nahualate.

PUENTES

La admirable feracidad de nuestras tierras, su lujuriante, soberbia y portentosa vegetación y la inagotable savia benéfica que guardan sus entrañas, débense, desde luego, á los principios químicos que las constituyen y á lo relativamente poco trabajadas que están, así como á su situación en medio de los trópicos, bañadas siempre por los haces de fuego de un sol fecundante, y á la multitud de ríos que la refrescan, desde el caudaloso Motagua y el Polochic dilatado, que en sus crecientes furiosas tienen bramidos como las olas del mar y arrancan de cuajo árboles gigantescos y cuanto á su paso se presenta, hasta el arroyo que nace manso y humilde en las abruptas montañas y como inquieta é ilimitada serpiente de plata, desciende para ir á pagar su tributo á otro mayor.

Esas corrientes de agua, que son una bendición de la Naturaleza, muchas veces son también obstáculos que el hombre encuentra en su camino y que le obligan á volver á su punto de partida ó á seguir por muchas horas su curso en busca de vado y ausencia de peligro.

Para salvar esta dificultad constrúyense puentes de hierro, de calicanto, de madera ó de hamaca, según la magnitud de la parte que se quiere atravesar.

Entre los años de 1898 y 1903 se han construído en la República los puentes que á continuación se detallan.

***

AÑO DE 1900

En el Departamento de Guatemala.—1 Puente sobre el río "Purgatorio" en la carretera del Norte, de hierro, de 22 metros de largo.

Alta Verapaz.—1 Puente sobre el río "Choclubejá," en el camino que de Cobán conduce á Chamelco, y otro de calicanto de 22 varas de largo por 6 varas de ancho sobre el río Saquijá.

Baja Verapaz.—Se construyó el puente de arcos sobre el río "Pureza" entre Purulhá y Tucurú.

Huehuetenango.—Se construyeron 2 puentes entre San Martín y Concepción: 1 entre Soloma y Cantel, 2 sobre el río San Pedro Necta, 5 entre la Cabecera y Malacatán, 1 sobre el río Yaxcok; 1 de hamaca sobre el río Selegua, 1 sobre el río San Antonio, 1 sobre el río Quicil, 1 sobre el río San Gaspar, 1 sobre el río Ixcogal y 1 sobre el río Azul.

Jalapa.—1 Puente de calicanto á la salida de Alzatate para la Cabecera, y otro de calicanto entre Pinula y Jilotepeque.

Quezaltenango.—1 Puente de calicanto sobre el río Tilapa, en la carretera entre Quezaltenango y esta Capital.

Quiché.—1 Puente sobre el río "Pericón," 1 sobre el río "Kisachal," 1 sobre el río "Xijul," 1 sobre el río "Chaj," otro entre Patzité y el Quiché, de calicanto.

Sacatepéquez.—Se construyeron 18 puentes de madera sobre diferentes ríos en las principales carreteras.

San Marcos.—1 Puente de hierro sobre el río "Nahuatán."

Santa Rosa.—1 Puente sobre el río "Las Cañas," entre el Teocinte y Santa Rosa.

Sololá.—1 Puente sobre el río "Madre Vieja," en Patulul, de 18 varas de largo por 5 varas de ancho y 6 de alto; otro sobre el "Nahualate," entre Santa Catarina Ixtahuacán y Santa Lucía Utatlán, de 14 varas de largo, por 6 varas de ancho; 1 sobre el río "Yatzá," entre Santa Clara y la costa de Suchitepéquez; otro sobre el río "Cosá," en Santo Tomás Perdido, de 12 varas de largo, por 5 varas de ancho; 1 Puente sobre el río "Nicá," en Chicacao, de 12 varas de largo, por 3½ de ancho; otro sobre el mismo río, de 22 varas de largo, por 2 varas de ancho, construído por un particular.

Totonicapam.—Se construyeron 6 puentes entre los Rastrojales hasta el límite con el Departamento de Sololá, y 4 más, entre María Tecún y Chocuá; 5 entre Chocuá y el Coyote; 4 del Coyote al Desconsuelo; 6 entre Tierra Blanca y el Coxón, y 4 entre Paxtocá y Cantel.

***

Año de 1901

Amatitlán.—Se construyó 1 puente sobre el río "Michatoya," con auxilios del señor Presidente de la República, en la parte Sur de la ciudad de Amatitlán, y otro sobre el mismo río, de 19 metros de largo, por 3 metros de ancho, al Norte de la misma población.

Alta Verapaz.—En el camino para el Petén se construyó un puente sobre el río "Sajchichá;" en Santa Cruz se construyó otro de calicanto sobre el río "Saquijá," de 25 varas de largo por 6 varas de

ancho; otro de calicanto en San Cristóbal Verapaz; entre Cahabón y Lanquín se construyeron 3 puentes de calicanto, y 1 de madera sobre el río "Sumutz."

Chiquimula.—Se comenzó el puente sobre el "Río Grande."

Guatemala.—Se construyó un puente sobre el río "Navajas," cerca de Palencia.

Huehuetenango.—Se construyó un puente de calicanto de 20 varas de largo por 6 de ancho, sobre el río "Las Viñas," otro de calicanto sobre el río "Ocubilá," y otro igualmente de calicanto sobre el río "Agua Dulce."

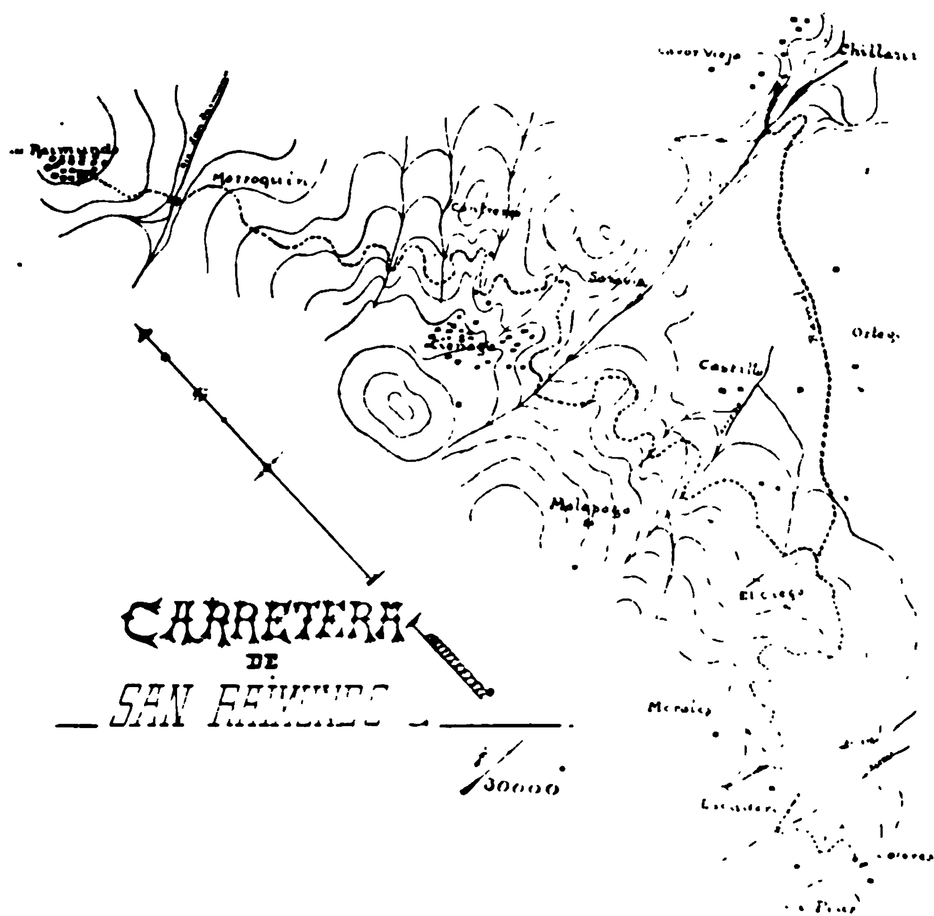
Izabal.—Se construyeron 3 puentes de madera entre Quiriguá y el Barbasco.

Jalapa.—Se construyeron 2 puentes, 1 de calicanto y otro de madera, cerca de la Cabecera. En Pinula se construyó un puente de calicanto.

Quezaltenango.—Se construyó un puente de hierro sobre el río "Nil," 1 sobre el río "Matasano," de madera; 1 uno de calicanto sobre el río "Samalá," jurisdicción de Zunil.

Quiché.—Se construyeron puentes de calicanto sobre los ríos "Canabaj," "Tierra Blanca," y "Caxamá," en jurisdicción de la Cabecera, 1 sobre el río "Luca," en San Antonio Ilotenango; 1 en "Patzité," otro sobre el río "Siguaná," 1 sobre el "Motagua," otro sobre el "Chocox," y otro sobre el "Motagua," que le llaman "Puente de Gómez."

Sololá.—Se construyó un puente de calicanto sobre el río "Cutzán," de 17 varas de largo, por 6 varas de ancho; 1 sobre el "Nicá," de 14 varas de largo por 5 varas de ancho, 1 sobre el "San José


CARRETERA
DE
Metroquin
Malapaso
Castillo
1/30000

Chacayá" y otro sobre el "Chuscalera," de 10 varas de largo, por 2 varas de ancho.

Santa Rosa.—Se construyó un puente sobre el río "Los Esclavos," en el paso de Sinacantán; 1 de calicanto sobre el río "Aguacapa" y 1 sobre el río "Las Cañas."

Sacatepéquez—Se construyó un puente sobre el río "Pensativo."

San Marcos.—Se concluyeron los puentes sobre los ríos "Cayén," "Islamá" é "Ixtal," y se construyó 1 de hierro sobre el río "Pajapa."

Suchitepéquez.—Se construyó un puente sobre el río "Panán."

* * *

AÑO DE 1902

Guatemala.—Sobre el río "Agua Caliente" y sobre el "Agua Blanca, en la carretera del Norte, se construyeron dos puentes metálicos, siendo el primero de 56 metros de largo, 5 de ancho y 11 de altura en La Clave; y el segundo de 12 metros de largo, por 5 de ancho y 5 de alto.

Amatitlán.—Se construyó un puente de hierro entre San Miguel y Santa Inés Petapa; 1 sobre el "Michatoya," entre Palín y San Vicente; 4 puentes en el camino de Fraijanes á Los Verdes.

Escuintla.—Se construyó un puente sobre el "Michatoya," en jurisdicción de Escuintla; 1 sobre el río "San Diego" entre Escuintla y la Antigua; 1 sobre el río "Madre Vieja," en el camino de Santa Bárbara á Los Cocales.

Quezaltenango.—Se construyó un puente sobre el río "San Cristóbal," entre San Cristóbal y San Francisco el Alto.

Totonicapam. - Se hicieron 3 puentes en el camino de Chuaquisis; 1 sobre el río "Ixtacapa," 1 de hierro sobre el "Olintepeque," 2 en la carretera de Quezaltenango á Retalhuleu, y otro en la que conduce á la Costa Cuca.

San Marcos.—Se construyó el puente de "Los Arcos" y el "21 de Noviembre" en Aguacatán.

Huehuetenango.—Se hizo un puente sobre el río "Chiantla," y otro que se denomina "Minerva;" 1 sobre el río "Helado" en Ixtahuacán, 3 más entre San Martín y Todos los Santos, y 2 en San Mateo Ixtatán.

Alta Verapaz.—Se hizo un puente en el camino que conduce al Quiché y 23 de madera en el camino que conduce á Flores, en el Petén, y 1 sobre el río Chixoy.

Petén.—Se construyó un puente sobre el río "Cautetul.

***

Año de 1903

Se construyeron 2 puentes de mampostería en la carretera del Norte; el primero de 11 metros de largo y el segundo de 30 metros, ambos con 4 de ancho; un puente metálico sobre el río "Platanos" (en construcción) de 200 pies de largo y 5 puentes más pequeños de calicanto y 7 de madera, todos situados en la carretera del Norte.

En la carretera que conduce á Oriente se hicieron 3 puentes de calicanto, y en la que conduce á la

Verapaz 2 de calicanto, todos en el Departamento de Guatemala.

Escuintla.—Se construyó un puente sobre el río "Mazate," 1 entre Santa Lucía Cotzumalguapa y Santa Ana Mixtán, y 1 de calicanto y hierro entre Escuintla y Taxisco.

Santa Rosa.—Se hicieron 3 puentes en jurisdicción de Guazacapán, 1 en el camino para Chiquimulilla, 1 en el del Moncadero, 1 sobre el río "San Francisco," 1 en el Rinconcito; 1 colgante entre Santa Rosa y Jumaitepeque, y 1 que está en construcción sobre el río "Chiflón."

Quiché.—Se construyeron 4 puentes de madera y 1 de calicanto.

Quezaltenango.—Se construyó un puente llamado "El Temblor," de calicanto y otro en el camino que conduce á Sija.

San Marcos.—Se construyó un puente de madera.

Huehuetenango.—Se hizo un puente de madera en el camino que conduce á Quezaltenango y otro cerca de Chiantla, de calicanto.

Izabal.—Se construyó un puente de madera en el camino de Izabal á Panzós.

Zacapa.—Se construyó un puente de calicanto en el camino que conduce para Chiquimula.

Jutiapa.—Cerca del Cementerio se está construyendo un puente de calicanto.

CORREOS

El Ramo de Correos, tal como se encuentra organizado, débese á la Reforma que se originó de la Revolución del 71, y ha adquirido mayor ensanche según el apoyo que en diversas épocas le ha prestado el Gobierno; pues siendo aquél una institución de mera beneficencia, sin fines absolutamente lucrativos, ha menester, como elementos indispensables para su existencia y engrandecimiento, de la firme y constante protección oficial, ya moralmente, ya en la provisión de fondos, á fin de satisfacer las exigencias generales y el grado de cultura del país

Ese apoyo y esa protección por parte del progresista Gobierno del señor Licenciado Don Manuel Estrada Cabrera, los ha encontrado decididos, bien en sus iniciativas referentes al Ramo, bien proveyéndole de todo lo necesario, á lo cual se debe la bonancible situación económica que ha llegado á alcanzar en nuestros días, pues es un hecho sabido que cubiertos los gastos ordinarios de administración y los extraordinarios para material del servicio y para la Agencia y Sub-Agencia Postal de Guatemala en Panamá y Colón, cuyo presupuesto está consignado en plata, la Caja de la Dirección arrojó, en 31 de Diciembre último, un saldo de $38,652.20, no sin haber trasladado á la Tesorería del "Asilo Estrada Cabrera," $44,455.17, de conformidad con la disposición gubernativa oportunamente dictada.

La Administración General encuéntrase organizada bajo el régimen que prescribe la ley del Ramo y las reglas complementarias autorizadas en forma,

y está sujeta estrictamente, en lo que respecta al servicio de y para el exterior, á las convenciones y Reglamentos internacionales que Guatemala ha aceptado y ratificado hasta la fecha, ante la oficina representante de la Unidad Postal Universal en Suiza.

Facilitar la acción comunicativa postal y hacer más rápido el servicio aprovechando todos los medios y las vías de transmisión; afianzarle al público la garantía en el uso de la posta, ejerciendo para conseguirlo, constante vigilancia en el cumplimiento de la ley y de las disposiciones reglamentarias por parte de los empleados, particularmente con relación al precepto constitucional que ampara y proteje la inviolabilidad de la correspondencia; mejorar el servicio, instruyendo en sus deberes y prácticas administrativas á los delegados del ramo, dotando á las oficinas con el mobiliario y los útiles que reclaman las operaciones del despacho, á la vez que atendiendo sus necesidades locales; ensanchar la vía postal, abriendo nuevas estafetas y estableciendo rutas consecutivas en las poblaciones y los lugares que su importancia y otras conveniencias lo demandan; procurar el aumento de las rentas por medio de la economía y la buena inversión de los productos; atender lo mejor posible al servicio y despacho de los asuntos internacionales del ramo, tal ha sido la fecunda labor de seis años comprendidos entre 1898 y 1903.

Razón de sobra y satisfacción legítima, tiene el señor Presidente Estrada Cabrera, para decir en su último Mensaje á la Asamblea, que "el Correo bajo todos sus aspectos, ha venido alcanzando una mejora

notable en los últimos seis años, y que sus productos, sin precedente en lo anterior, como resultado de oportunas y convenientes disposiciones, han superado en mucho á una época reciente, en tal proporción que muy pronto estará ese ramo en condición de poderse sostener por sí solo, á lo menos á lo correspondiente al servicio y los gastos de su ejercicio interno."

"Se le proveyó de una variada y selecta colección de sellos, que sustituyó á la anterior emisión, originada del año 1886. Utilizó la poca existencia que de aquellos sellos quedaba, remarcándolos y destinando su producto á un establecimiento de beneficencia pública.

Ha mejorado su servicio abriendo nuevas oficinas postales, ensanchando el tráfico de correspondencia, aumentando el número de correos, de personal y de sueldos en las zonas y oficinas que lo han necesitado.

Ha celebrado varios contratos para transporte de correspondencia; y, por último, comunicados los Ferrocarriles del Centro y Occidente, ha aprovechado su servicio diario, para establecer así el tráfico postal que pone ya en comunicación cuotidiana á los pueblos de esa costa y Quezaltenango con esta Capital."

* * *

He aquí el detalle de los principales trabajos del Correo.

Año de 1898

Convención celebrada entre la República de Guatemala y Honduras Británica para el mutuo cambio de fardos postales.

Convención en el mismo sentido celebrada entre la Dirección de Correos de Guatemala y la del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda.

* * *

AÑO DE 1899

Se organizó y estableció la Administración de Correos de Guatemala, cuyas funciones habían permanecido anexas en la Dirección General del ramo.

Se cambió el sistema de Contabilidad por el que mandó observar la Dirección de Cuentas, mediante el cual quedó cerrada la cuenta que por *Caja* se hacía figurar en las oficinas postales de la República, sustituyéndose por la de *Cuentas Corrientes con la Dirección General*, y observándose el Reglamento y Circular que para tal fin emitió aquel Despacho. De ese cambio se obtuvo una contabilidad formal, centralizada y sencilla, que facilita las operaciones á todas las oficinas y pone de manifiesto su situación para deducir el pasivo que ha de producir contra el Erario el ramo de Correos.

Se fijaron en nuestros sellos postales los tres colores distintivos que manda observar la Convención Postal Universal en las especies de 1, 2 y 5 centavos, los cuales son: verde rojo y azul.

Se firmó la Convención Postal para establecer entre Guatemala y los Estados Unidos del Norte el servicio de paquetes postales.

* * *

Año de 1900

Se mejora el servicio de la Administración, creando la plaza de Secretario Ayudante, estableciendo la oficina y Jefe del Servicio de Fardos Postales, y se establece también la plaza de Ayudante para el departamento internacional.

Se modifican los colores de los sellos postales de 10, 20 y 25 centavos.

Guatemala se hizo representar en las festividades conmemorativas que tuvieron lugar en Berna, para celebrar el XXV aniversario de la Unión Postal fundada en 1874.

* * *

Año de 1901

En este año, el Correo amortizó la respetable suma de *ciento trece mil doscientos cincuentisiete pesos once centavos* (113,257 11) por deuda de años anteriores, de procedencia internacional y de servicios internos.

Se aumentó el siguiente personal para bien del servicio:

Un Inspector General de Oficinas.

Un Revisor de cuentas de oficinas.

Un 2º Ayudante del departamento de Certificados.

Un Cartero para la correspondencia oficial.

Un Portero para la Oficina de Administración.

Se aumentaron á 4 correos semanales los dos que existían entre Huehuetenango y la Capital.

Se establecieron las siguientes oficinas postales de 3er orden:

Vado Ancho, Estrada Cabrera, El Obispo, y Fraijanes.

Se elevó á la categoría de segundo orden la de Tecpam.

El Gobierno adoptó y ratificó la Convención Postal revisada y concluída en Washington en julio de 1897.

* * *

Año de 1902

Se modificaron los equivalentes de la tarifa para el exterior, equiparando el *franco* al peso nacional y el *céntimo* al centavo.

Se emitió el sello postal para uso exclusivo de la correspondencia oficial.

El 15 de septiembre se puso en vigor y pública circulación, la nueva y selecta colección de sellos postales en magníficos grabados que representan vistas de los principales edificios del país, impresas en dos tintas de colores, quedando así extinguida y cancelada la antigua emisión que procedía del año 1886.

Con motivo de los daños que sufrieron los departamentos damnificados por los temblores de tierra y las erupciones volcánicas de ese año, se aumentó á un 25% el sueldo de los empleados residentes en aquellas zonas.

Se declaró libre de franqueo en todas las oficinas postales del país la correspondencia y las publicaciones impresas originadas en la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas.

* * *

Año de 1903

Se utilizaron las existencias de sellos que quedaron sin uso al cambiarse por los nuevos sellos, remarcando aquéllos por valor nominal de 25 centavos y autorizándolos así para entrar en nueva circulación. Su producto que es de más de cincuenta mil pesos, fué dedicado como contingente al edificio en construcción del Asilo Estrada Cabrera.

Con motivo de la prolongación y terminación de la línea férrea á la ciudad de Mazatenango, se crearon varias oficinas postales de tercer orden en el trayecto de la línea; se establecieron las plazas de agentes postales ambulantes necesarias para conducir diariamente la correspondencia entre Guatemala y dicha ciudad; se aumentó el personal y los sueldos en las oficinas de Mazatenango, Retalhuleu y San Felipe, y se adoptó definitivamente esa renta para el cambio de correspondencias entre esta capital, Quezaltenango, San Marcos y otros lugares próximos y tributarios de los beneficios del ferrocarril en referencia.

Se crearon plazas de ayudantes para cada una de las oficinas de Jutiapa, Chiquimula, Jalapa, Cobán, Salamá y San Marcos.

Se mejoraron los sueldos de los empleados de la Administración de Puerto Barrios.

De dos correos semanales entre Cobán y Flores, Petén, se aumentaron á tres.

En lo general: se ha aumentado el personal y los sueldos de empleados donde ha sido necesario al mejor servicio; se han impartido autorizaciones diversas para mejorar el mobiliario y demás elemen-

tos del servicio en todas las oficinas departamentales; se ha dotado á éstas de los útiles y enseres para el servicio ordinario; á la Central se le proveyó de uniforme para el Cuerpo de Carteros y de un equipo impermeable para las lluvias; vestuarios, también para carteros, se autorizó comprar en varias Administraciones.

El Correo Nacional, en fin, bajo todos sus aspectos, ha venido alcanzando notoria mejora en los últimos seis años. Sus propios productos, sin precedente en lo anterior, como resultado de convenientes y oportunas disposiciones, han superado en mucho á una época reciente, en tal proporción, que muy pronto estará en condiciones de poderse sostener por sí solo, á lo menos en lo correspondiente al servicio y gastos de su ejercicio interno.

* * *

Al presente funcionan con la debida regularidad en la República, 28 oficinas de correos de primera clase, 10 de segunda y 238 de tercera, cuyo total, 276, es mucho mayor que el de todas las Administraciones pasadas.

Los dos cuadros siguientes darán idea más completa de cuanto queda dicho con relación al ensanche y progreso del Correo:

ADMINISTRACIÓN REINA BARRIOS

AÑOS	Movimiento de correspondencia	Productos	Gastos
1892	5.503,793	$ 53,603.30	$ 101,119.03
1893	5.659,764	64,183 68	106,283.20
1894	6.010,199	128,441.76	145,581.73
1895	8 856,405	131,435 95	133.847 61
1896	9 413,262	143,486.90	146,803,45
1897	9.713,666	163,806 94	158,364.33
Totales	45.157,089	$ 684,958 53	$ 791,999 35

ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

AÑOS	Movimiento de correspondencia	Productos	Gastos
1898	9.764,440	103,549.54	$ 107,425.90
1899	9 736,436	86,275.36	170,793.24
1900	9 733,011	88,358 42	215.501 73
1901	9.336,806	109,917.57	220,118.70
1902	9.135,120	151,876.04	231,700.63
1903	9.183,944	217,344.06	290,142 51
Totales	56.889,757	757,320.99	$1 235,682.71

* * *

De la comparación respectiva, resulta que hay una ventaja de ésta sobre la Administración anterior, en igual período de seis años, de 1.173,668 de correspondencia expedida y recibida, y de $72,362.46 en los productos rendidos por la misma.



TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS

El Telégrafo electro-magnético, que es elemento de vital importancia en el organismo administrativo y social, viene elaborándose desde que Tales, 600 años antes de Cristo, llegó al descubrimiento de que en el electrón, ámbar, radica la electricidad estática; desde que el filósofo Platón, doscientos años después de Tales, se ocupa en la teoría eléctrica, y Plutarco, diez años antes de la era cristiana, narra los fenómenos eléctricos observados en su tiempo; desde que, en 1690, Otto von Guericke fabrica el primer aparato productor de electricidad, y Etienne Grey, en 1728, establece la diferencia entre los conductores y los aisladores.

Whetler, trasmitiendo un choque eléctrico en 1729, y Musschenbrook, inventando, en 1745, el acumulador llamado botella de Leyden, fueron los precursores de Benjamín Franklin que, en 1752, al comprobar la identidad de la chispa eléctrica con la de la centella, puede decirse, sin que sea hiperbólico, que robó el rayo al cielo para ponerlo en manos del hombre, como elemento creado para su servicio.

Años después, por feliz casualidad, descubre Galvani la electricidad dinámica, y la enérgica constancia de George Louis Lesage, logra la construcción, en 1974, de un telégrafo de 24 hilos; y cierran el siglo XVIII, Lamond, trasmitiendo señales eléctricas, lo mismo que Tiberio Cavallo, D. T. Salva, y Francis Ronalds, y Roeiser, concluyendo nna línea de 36 alambres.

El fecundo recién pasado siglo, de las luces, del vapor y de la electricidad, ábrese por Volta con la construcción de la batería que lleva este nombre: le siguen, Romagnon y Arsted, Von Soemmetring, Schweiger y Ampere, que sugirió la posibilidad de que el galvanómetro sirviera en la comunicación telegráfica, Arago, Paul L. Schilling, Peter, Barlow, Techer, Ritchie, Sturgeon, Henry, Weler, Steinheil, Daniel Gans, Edward, Cooke, Wheatstone y otros que se ocuparon en ensayar la trasmisión de la inteligencia por medio de la electricidad, hasta Samuel F. B. Morse que, en la primavera de 1844, logró establecer una línea de Baltimore á Washington. El primer trabajo con que da principio á la correspondencia telegráfica, es el anuncio de la elección de Polk para la Presidencia de la República, hecha por la convención de Baltimore. Servía en este punto como telegrafista Alfredo Vail, y en Washington, Morse; al segundo fué el telegrama de Mors á Vail que dice "What hath God wrought" ó ¿qué ha hecho Dios?

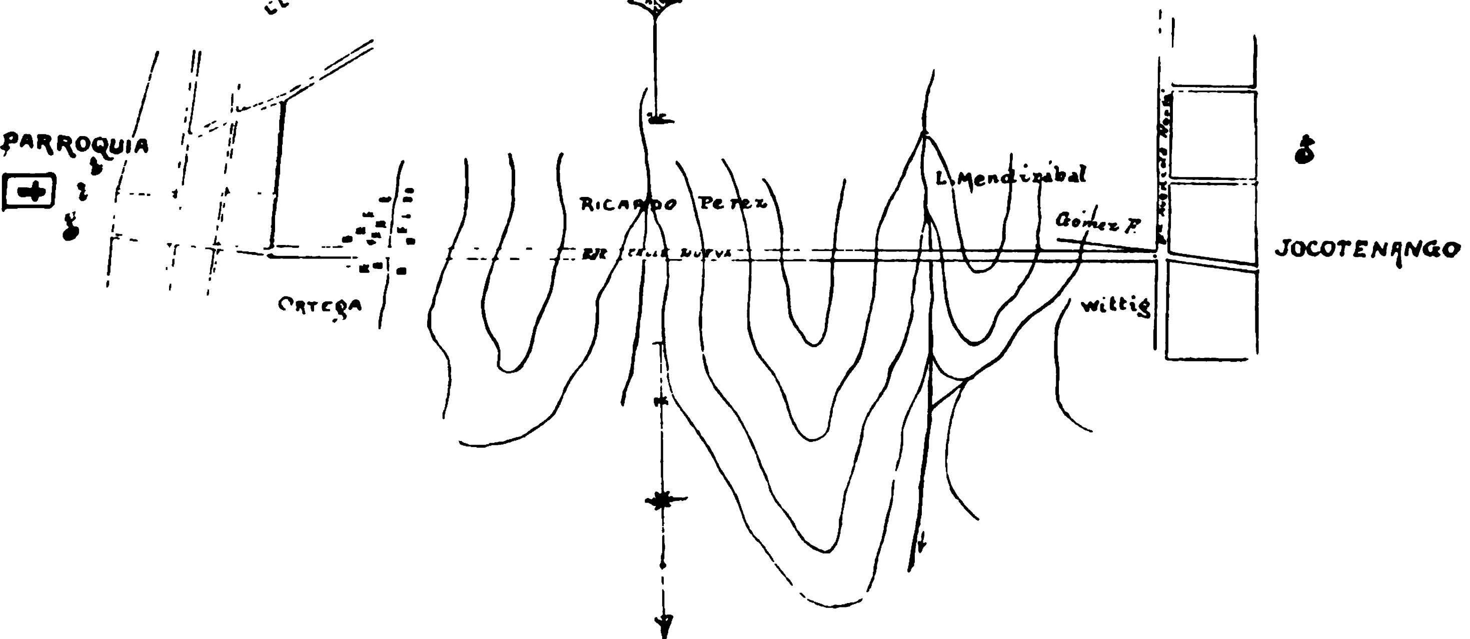
El problema del telégrafo estaba ya resuelto; pero apenas si fué presentado al público como mera curiosidad científica: quedó definitivamente organizado el 1º de abril de 1845, y desde entonces ha ido desarrollándose hasta llegar á las colosales proporciones que hoy tiene y á su infinita red de hilos que cubre todo el mundo civilizado.

* * *

Guatemala debe la implantación del telégrafo á la redentora y liberal revolución de 1871, pues si bien es cierto que el súbdito francés Baron Oscar

CALLE NUEVA

100' = 1/6"



du Teil, en abril de 1867, auxiliado por los guatemaltecos Salvador Cobos y Juan Francisco Alvarez, estableció una línea telegráfica, formada con un hilo de alambre de hierro entre la capital y la ciudad de Amatitlán, que comunicaba las dos estaciones, funcionando por medio de aparatos escritores (registros) del sistema Morse, esta empresa tuvo que fracasar por la falta absoluta de apoyo del decrépito gobierno de los 30 años, ya que por aquel entonces dominaba aún el partido conservador con el Mariscal don Vicente Cerna al frente.

El 15 de marzo, en pleno régimen de reforma progresista y liberal, establecióse, por cuenta de la Nación, la comunicación telegráfica, con dos estaciones, una en esta capital y la otra en Amatitlán, á distancia de 15 millas inglesas. La tarifa era de 25 centavos por 10 ó fracción de 10 palabras, y bajo ésta, desde la fecha de la instalación hasta el 31 del mismo mes, se cruzaron 86 telegramas particulares que produjeron $21.87½.

En el mes siguiente, el 29, abriéronse al servicio público, la estación de Escuintla, á 31 millas de Amatitlán, y la de Santa Lucía Cotzumalguapa, con un ramal hacia Occidente que parte de Escuintla y mide 17 millas. Al finalizar el mes de abril vióse que las cuatro estaciones habían tenido un movimiento de 218 telegramas particulares, con producto de $54.50.

A 72 millas se extendió la línea con la instalación de la estación del Puerto de San José, el 12 de junio del citado año, y los productos habidos en este mes ascendieron á $314.50, siendo los telegramas particulares trasmitidos en número de 1,257.

La Antigua obtuvo su estación telegráfica el 27 de octubre del mismo año, por medio de un aparato en conexión especial, situado en Villa Nueva, punto por donde pasaba la línea á San José; ese ramal medía 18 millas.

El 31 de diciembre de 1873, contaba ya Guatemala con la línea telegráfica de 72 millas, de la Capital al puerto de San José; con el ramal de 17 millas de Escuintla á Santa Lucía Cotzumalguapa; y con 18 millas de principio de la de Occidente.

Total: 107 millas inglesas de red telegráfica y seis oficinas en funciones regulares y exactas, que trasmitieron 13,315 telegramas particulares, desde el 15 de marzo hasta el 31 de diciembre de 1873, con producto de $3,328.74. Sus gastos fueron, sin incluír el valor de la construcción de las líneas, de $3,881.49.

A partir de 1874 la red telegráfica se fué extendiendo de día en día por las cabeceras departamentales y otros puntos importantes, según las exigencias de progreso demandábanlo y los recursos pecuniarios permitíanlo, hasta obtener, como hoy se ha logrado, ver cruzada la República en todas direcciones por el hilo eléctrico.

Como deber de justicia hay que consignar que "el señor don Stanley Mac-Nider, natural de Montreal, Canadá, telegrafista muy competente, se hizo cargo de la construcción de las líneas y de la orgazación del servicio, comenzando por enseñar á varios jóvenes guatemaltecos, de modo práctico, todo cuanto se refiere al movimiento relativamente complicado del telégrafo electro-magnético."

"Mac-Nider estableció su escuela en una de las oficinas del edificio que ocupaba el Consulado de Comercio, frente á la Escuela de Derecho, donde montando cinco aparatos de manufactura francesa, formó, por decir así, un telégrafo en miniatura. Auxiliado más bien por la mímica que por la palabra, pues ni él sabía español entonces, ni sus díscipulos inglés, alistó á aquellos jóvenes para que pudieran trabajar en las estaciones de la Capital, Amatitlán, Escuintla, Santa Lucía Cotzumalguapa, el Puerto de San José y la Antigua. Este es el origen de esa institución que hoy presta á Guatemala servicios de importancia incalculable, y cuyas proporciones, organización y movimiento son de primer orden."

"El año de 1882, registra un hecho cuya importancia no necesitamos encomiar. Las comunicaciones eléctricas quedan establecidas con todo el mundo; el cable submarino de la Compañía Telegráfica de Centro y Sud América, conexiona el puerto de la Libertad, en la vecina República de El Salvador, el 2 de octubre; y los telegramas de Guatemala, mediante convenciones especiales, se trasmiten por su medio."

"Esa innovación en el servicio telegráfico, fué anunciada en el telegrama siguiente: "Santa Tecla, octubre 1º de 1882.—Recibido en San Salvador á las 2 y 10 p. m.—Sr. Superintendente.—San Salvador. —Me avisan de Panamá que el cable quedará al servicio público, mañana lunes.—Firmado. S. Mac Nider."

"Desde entonces el comercio, la agricultura, la industria y aun la política, disponen de ese elemento más, que significa movimiento, desarrollo y orden para estos países cuya vida apenas comienza."

La oficina cablegráfica en territorio de Guatemala débese á la Administración del General Reina Barrios.

Era la extensión del telégrafo á fines del año de 1884, es decir, tres meses antes de la muerte gloriosa del Reformador J. Rufino Barrios, de $1,226\frac{4}{8}$ millas, que enlazaban 69 oficinas, por las cuales cruzáronse 264,994 telegramas. El movimiento de caja fué de $132,536.06 de ingresos y $94,550 50 de erogaciones.

Á la conclusión del año de 1891, dos meses y medio antes de la conclusión del período presidencial del General Manuel L. Barillas, Guatemala contaba 120 oficinas y $2,277\frac{7}{8}$ millas telegráficas que trasmitieron durante el año expresado 585,808 telegramas. Su valor fué de $237,935.53 y sus gastos de $214,853.22. El inventario de las propiedades del Ramo, montaba á $313,046.56.

El 31 de diciembre de 1897, por este año, se trasmitieron los siguientes despachos telegráficos:

Particulares	479,371.00
Oficiales	173,506.00
De servicio	11,292.00
Total	664,169.00

Con un producto de $293,566.31 así:

Valor de telegramas particulares	$172,204.62
Valor de telegramas oficiales	97,751.30
Valor de telegramas de servicio	6,916 30
Valor de cablegramas	7,360.40
Valor de teléfonos	4,843.73
Valor de multas	3,594.00
Valor de varios Ingresos	895.96

Siendo los gastos de $418,395.13, hubo un saldo á cargo del Gobierno, de $124,828.82.

Había en dicha época 542 empleados para el servicio de 139 oficinas.

Las líneas telegráficas alcanzaban una extensión de 3,092⅜ millas inglesas.

Al final de la Administración anterior funcionaban en las oficinas telegráficas de la República:

Maquinaria.

Máquinas	222
Conmutadores	214
Switchs	23

Vasos.

Vasos de batería principal	1,359
Vasos de batería local	412
Vasos de batería de reserva	99
Total	2,329

* * *

El importantísimo ramo de Telégrafos ha alcanzado en nuestros días un grado de adelanto tal que figura en primera línea entre los ramos de igual índole de la América Latina: por el notable ensanche de su red en los últimos años, por el mejoramiento de su situación económica, por su esfuerzo en pro del progreso de sus empleados, por su dotación de aparatos y materiales modernos, por su moralidad y disciplina y por la magnitud de sus trabajos, los cuales presta á satisfacción del Gobierno y de los particulares.

Cuando el señor Licenciado Estrada Cabrera se hizo cargo del Poder, reparábanse los alambres que las revoluciones de Occidente y de Oriente contra el

General Reina Barrios, destruyeron en los departamentos de Quezaltenango, San Marcos, Chiquimula y Zacapa. Después de reparadas éstas, la atención del señor Presidente, aparte del impulso dado á todos los otros ramos de la Administración Pública, se ha dedicado á extender cada día más, y conforme las circunstancias pecuniarias lo permiten, los beneficios del Telégrafo por todos los ámbitos de la República.

Desde el año de 1898 hasta la fecha, se han construído líneas telegráficas que tienen la siguiente extensión:

AÑOS	Kilómetros	Metros	Centímetros
1898	76	00	00
1899	249	333	31
1900	271	333	33
1901	108	00	00
1902	113	333	40
1903	54	00	00
Totales	872	00	04

Para servicio de ellas creáronse las oficinas que á continuación se expresan:

Año de 1898	San Raymundo y Estación	2
Año de 1899	Cocales y Los Amates	2
Año de 1900	San Lucas, Sanarate, El Fiscal, El Rancho, Siquinalá y Vado Ancho	6
Año de 1901	Soloma, Santo Tomás Perdido, Fraijanes, Zapote, y Sucursal de Escuintla	6
Año de 1902	Panán, Sabaneta, San Francisco el Alto y Genoveva	4
" 1903-1904	Ahumado, Quesada, Mongoy, San José del Golfo, Zapotitlán, Flores (Zapote), Jícaro y Nebaj	4
	Total	28

En materia de reinstalaciones se ha efectuado el trabajo que sigue:

Año de 1898.—Reforma y San Pablo	2
Año de 1899.—Izabal y Chiché	2
Año de 1900.—San Rafael Pie de la Cuesta	1
Año de 1902.—San Antonio Sacatepéquez	1
Año de 1903.—Siquinalá	1
Total	7

Trátanse ya de construír, entre otras, las siguientes líneas que serán de mucha utilidad: de Jalapa á Mataquescuintla, que unirá los departamentos de Jalapa y Santa Rosa; de Jilotepeque á Ipala; de Concepción á Esquipulas, y de Guatemala á Mazatenango, esta última sobre postes de hierro.

Desde que se tuvo noticia de los primeros resultados obtenidos con los aparatos telegráficos Marconi, se pusieron en actividad todos los medios conducentes al fin de obtener datos respecto á la posibilidad de utilizar un juego de los mismos en este país; y con conocimiento de los ensayos llevados á cabo en México, con aparatos Ducretek, de París; de V. Luabade; y de Slabv-Arco, se prosiguen aquí los estudios por este último sistema que á lo que parece es el que hasta ahora ha dado resultados más prácticos.

En febrero de 1899 se estableció la Escuela de Telegrafía, que tan necesaria era ya, y ha dado excelentes resultados, pues de ella han salido 22 buenos telegrafistas que prestan sus servicios en las oficinas que les fueron designadas.

También se ha atendido la legislación especial que por su índole necesita dicho ramo, y de acuerdo con las condiciones actuales del servicio, se ha pro-

cedido á la formación de un Código Telegráfico por los señores Licenciado don Rafael Murga, don Manuel C. Mirón, don Julio Llerena, don Agustín Orellana y don Agustín Chinchilla Duarte, éste en sustitución del Director don Miguel R. González, cuyo fallecimiento tuvo que lamentarse.

Año con año ha tenido que efectuarse otro trabajo indispensable, y que absorve mucho cuidado y erogaciones de dinero á veces crecidas: trátase de la conservación de las líneas, pues del estado de éstas depende, en gran parte, el buen ó mal servico.

Sabido es que las lluvias, los fuertes vientos que en varios puntos son continuos, la caída de grandes árboles sobre el alambre y otras circunstancias naturales é inevitables, ocasionan daños que es urgentemente indispensable subsanar; y para ello se ha mantenido activa vigilancia en los trayectos y se ha aprovechado sin pérdida de tiempo la época del verano.

El Telégrafo posee ya una imprenta que le sirve para la multitud de trabajos que antes se veía precisado á hacer el mimiógrafo.

Se han emitido muchas disposiciones tendentes al ensanche del ramo y á su más perfecta organización, figurando entre las principales, los Decretos Gubernativos números 597 y 602, que dan magníficos resultados en cuanto al orden, reserva y disciplina y al mismo tiempo favorecen al telegrafista con las preeminencias y consideraciones militares, y el equitativo reglamento de licencias.

El año recién pasado ascendió el número de telegramas trasmitidos á 1.106,822, así:

Telegramas oficiales	217,663
Telegramas particulares	831,767
Telegramas de servicio	57,392

Resulta, pues, que comparando esta cantidad de 1.106,822 con la de 653,562 del último año de la Administración Reina Barrios, hay ahora un aumento de 453,260 telegramas más en favor de la Administración Estrada Cabrera, ó sea una labor que pasa en más de dos tercios á la que antes se verificaba.

Y si de la parte económica se trata, también encontramos notable aumento, como se verá en seguida:

Producto de 1903	$611,069.29
Producto de 1897	293,566 31
Aumento	$317,502 98

Dicho producto de 1903, fórmanlo:

Telegramas	$578,379 59
Cablegramas	4,051.17
Teléfonos	20,705 32
Multas	6,051 60
Noticias	460.
Varios ingresos	1,421 61
Total	$611,069.29

El gasto de 1903, fué de $766,875 81, y en él compréndese la construcción de las nuevas líneas establecidas y el aumento de empleados.

Setecientos seis empleados sirven las ciento sesentisiete oficinas existentes, que dan un aumento de 164 y 28, respectivamente, sobre los que quedaron á fines de 1897.

Dejó construídas el General Reina Barrios, 3,092⅔ millas de líneas telegráficas. Hay al presente 3,789, 333 mts. 33 cm., que da un aumento de 696⅓ millas, 333 mts, 33 cm, en favor de la Administración Estrada Cabrera

En la actualidad funcionan en las Oficinas Telegráficas de la República:

Maquinaria.

Máquinas (Duplex)	3
Máquinas (simples, Morse)	274
Switchs	63
Conmutadores	259

Vasos.

Vasos de batería principal	2,689
Vasos de batería local	422

Reservas.

Máquinas (Duples)	1
Máquinas (simples Morse)	24
Conmutadores	25
Vasos de batería	121
Total	3,881

Hay, pues, al presente, 1552 aparatos más de los que funcionaban al terminar el año de 1897, y ese exceso revela desde luego con elocuencia, de qué modo tan grande ha aumentado el trabajo durante el tiempo transcurrido de 1898 á 1903.

Hé aquí, como complemento, los cuadros siguientes:

ADMINISTRACIÓN REINA BARRIOS

AÑOS	Telegramas transmitidos	Productos	Gastos
1892	623,505	$ 235.766.27	230,858.03
1893	702,433	252,791 94	259,344.70
1894	679,205	271,974.13	272,195.35
1895	722,807	302,432 98	316,833 36
1896	755,682	322 022.44	375,861.36
1897	664,169	293,566.31	418,395.13
Totales	4.147,801	$1.678,554 07	$1.873,487 93

ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

AÑOS	Telegramas transmitidos	Productos	Gastos
1898	653,462	$ 300,167.04	473,865.28
1899	786,046	360,476 15	502,215 35
1900	909,752	499,478 83	535,163 42
1901	929,616	634 630.88	587,969 87
1902	993,171	797,095 94	684,217 08
1903	1 106 822	894,027.07	766,87.581
Totales	5 378 869	$3 485 875 91	$3.550,306.81

Como se ve, durante esta Administración se han trasmitido 1.231,068 telegramas más que durante la anterior y los productos se han elevado á la suma de $1.807,321.84, también más.

* * *

El teléfono que, merced á las combinaciones electro-acústicas, de Helmholtz, Philip, Reiss, C. Spege, Elisha, Gray de Chicago y el Profesor A. Graham Bell de Boston, comenzó á funcionar en 1873 y por vez primera figuró en la Exposición de Filadelfia, 1876; en Guatemala se estableció á fines de septiembre de 1881, entre la Capital, la Antigua y Quezaltenango, utilizándose para el efecto la línea telegráfica. Así, pues, el servicio se hacía, de las siete de la noche en adelante, en cuanto cesaba el trabajo del telégrafo, y hubo de abandonarse por su incomodidad.

Don Roderico Toledo, organizó el año de 1884, en San Francisco California, una Compañía que, mediante concesión gubernativa de 23 de septiem-

bre del mismo año, instaló en esta capital una red telefónica: el 9 de enero de 1891 pasó esa Compañía á poder de otra, anónima, que es la que hasta la fecha se conoce con el nombre de "Compañía de Teléfonos de Guatemala."

El Gobierno, por su parte, estableció, el 19 de julio de 1895, una red telefónica para su servicio oficial, la cual está á cargo de la Dirección de Telégrafos.

Había el 31 de diciembre de 1897, ciento setenta y un aparatos, ciento veinticinco de ellos colocados en la capital y cuarentiséis en los Departamentos.

En la fecha hay trescientos cinco aparatos, de los cuales doscientos quince pertenecen á la capital y noventa á los Departamentos.

El aumento obtenido en toda la República es de ciento treinta y cuatro aparatos, ó sea casi el duplo de la cantidad que funcionaba en los últimos días de la Administración pasada.



PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

La República de Guatemala puede decirse que es el corazón de la América intertropical: encuéntrase en la parte más septentrional de lo que se llama América del Centro, que es un punto intermedio y forma el bello y dilatado istmo que sirve como de puente á las dos grandes secciones del Nuevo Mundo.

Su figura es la de un polígono con el lado meridional de más extensión que el del Norte, el de Oriente y el de Occidente.

Está en esta posición astronómica: entre los 13° 42′ y los 17° 49′ de latitud Norte, y los 88° 10′ y los 92° 30′ de longitud occidental del meridiano de Greenwich.

Háse calculado la extensión superficial de Guatemala en 50,600 millas geográficas cuadradas, siendo su mayor longitud, contada desde la desembocadura del río Paz hasta la parte más septentrional limítrofe al estado de Yucatán, de 360 millas, y su mayor anchura, desde la desembocadura del río Motagua hasta el Océano Pacífico, pasando por Tacaná, es de 390 millas. La costa del Pacífico mide este mismo número de millas y la del Atlántico 150.

El Libertador Simón Bolívar expresó breve pero elocuentemente, que la América intertropical es la patria del género humano; y el eminente publicista Torres Caicedo, agregó: "¡La América Española!

¡Oh! ¡Cuándo será bien conocida! La población exuberante de la Europa; las clases desheredadas del viejo Continente debían dirigir su rumbo hacia esas tierras benignas y llenas de riqueza. Ese Edén las brindaría al par de la vida fácil y barata la libertad civil y política."

En efecto, Guatemala posee territorio capaz de contener una población más que décupla de la que hoy contiene, 1.800,000 habitantes según el último censo; y ese territorio contiene tántos elementos naturales de vida y guarda tántas riquezas de toda especie, que ella sola puede muy bien constituír el Eden á que se refiere el señor Torres Caicedo y proporcionar hospitalidad y bienestar á la inmigración laboriosa y honrada que busque su asilo.

Como ha dicho Mr. Edwin Rosckstroh, en lo general es el terreno de Guatemala, uno de los más fértiles de la América; el clima es variado y saludable; su aspecto físico, es plano en las costas, montañoso y quebrado en el centro; atraviesa de N. O. á S. E., en línea paralela y próxima á la costa del Pacífico, la sierra de los Andes, donde descuellan elevados y magestuosos volcanes, que es parte de la gran cordillera que nace en el círculo Polar Norte y concluye en el estrecho de Magallanes. De ella se desprenden varios ramales sobre el territorio de la República que en distintas direcciones y á elevaciones que varían desde dos á catorce mil pies de altura van formando picos y volcanes aislados, mesetas elevadas, fertilísimos y profundos valles, llanos extensos y ricos aluviones: esta configuración proporciona una gran variedad de climas, desde el tropical de las costas, hasta los hielos de Quezal-

tenango, y de consiguiente una variedad aun mayor de producciones naturales, siendo de notarse que muchas veces, en un espacio de veinte á treinta leguas de ancho, se encuentran desde las maderas de construcción que cubren la orilla del mar, hasta el trigo con las hojas emblanquecidas por la escarcha; siete lagos de alguna consideración y multitud de ríos fertilizan el suelo en todas direcciones: de éstos, los únicos navegables, son: el Polochic que desemboca en el lago de Izabal, el Motagua en el Golfo de Honduras, el Usumacinta que, atravesando regiones aun desconocidas, lleva sus aguas á la laguna de Términos sobre el Golfo de México, y el Michatoya que, á diez leguas al S. E. de Escuintla y en su afluencia con el María Linda, es navegable y por él se conducían al antiguo puerto de Iztapa las maderas que se cortan en sus márgenes; desemboca en el Pacífico.

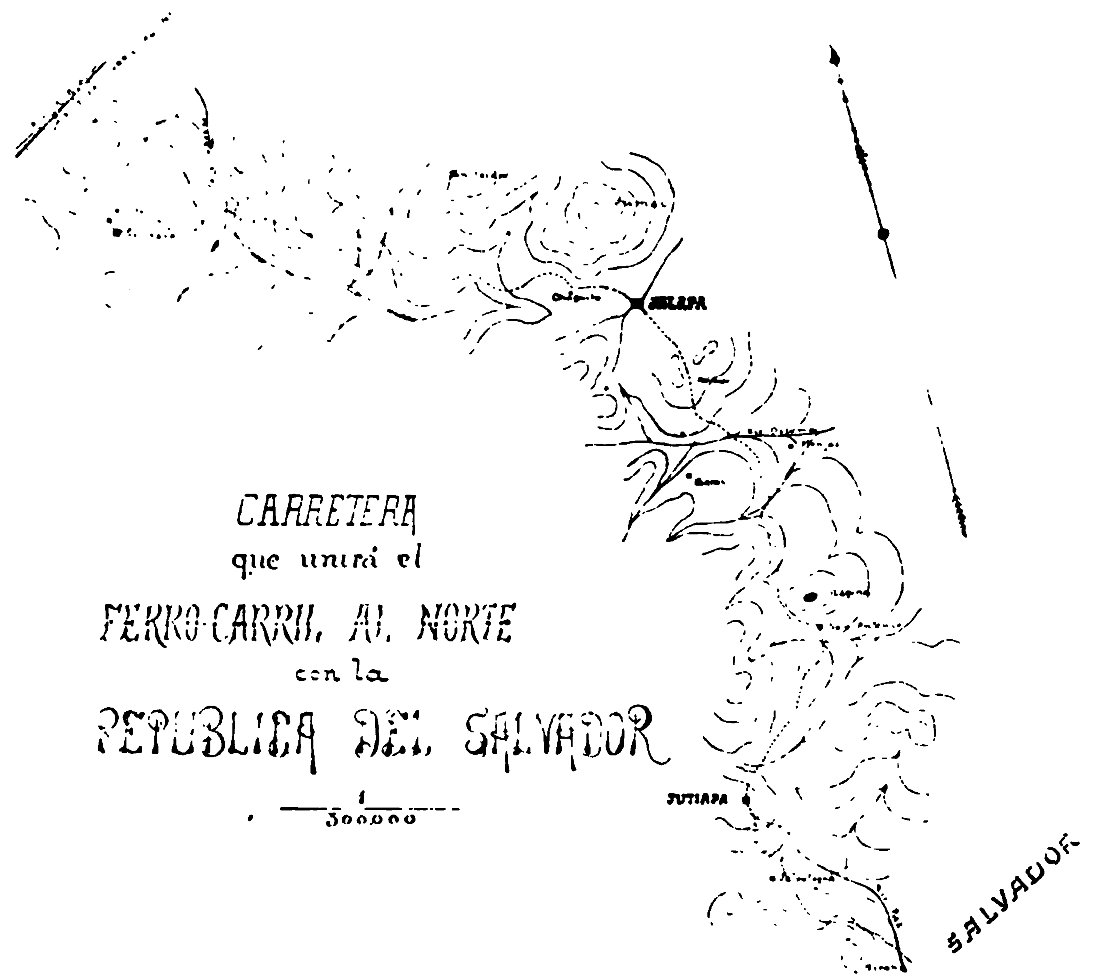
Gózase en Guatemala de envidiable temperatura, y sin los extremos de calor ni de frío, no es exagerado decir que se vive en perpetua primavera. La temperatura media anual está señalada en los 72° Farenheit; y aunque en las tierras bajas, ó sea las costas, suben los grados de calor, así como disminuyen en las altas, en uno y otro caso el clima es muy soportable.

Cuánta razón hay para repetir una y mil veces, que para formarse idea aproximada del valor y de la magnificencia de la naturaleza vegetal, el observador debe establecerse, no bajo el cielo boreal ni en las regiones templadas de Europa, sino en los países amados del sol, donde la naturaleza vive aún en toda su fuerza y su savia destella en todo

su esplendor, donde la tierra conserva, como un museo vivo, riquezas desaparecidas durante la inmensa sucesión de las edades primitivas.

Mr. Julio Rosignon, de gratísima memoria para Guatemala por los beneficios que le hizo en el ramo agrícola, expresó que nunca se borraría de su mente la admiración que le causó por vez primera la costa del Atlántico por Santo Tomás é Izabal; que nunca olvidaría esa sensación indefinible de placer desconocido, mezclado de no pudo explicarse qué inquietud, que le procuró su primera peregrinación al través de la montaña virgen y al penetrar en el Río Dulce.

Allá, donde la vida y la vegetación más abundante y espléndida, se derraman por doquiera, y no se percibe el más pequeño espacio desprovisto de plantas. Donde á lo largo de todos los troncos de árboles, hasta en los peñascos del río, se ve florecer, trepar, enredarse, enroscarse, descolgarse las granadillas, los caladiums, los pimientos (piperáceas) las aristoloquias, las vainillas y otras mil orquídeas. Algunos de estos tallos gigantescos cargados de flores, parecen de lejos de un color blanco, amarillo-obscuro, rojo vivo, rosado, morado, azul del cielo. En los puntos pantanosos, en la orilla del río, en las islas del pintoresco Golfete, lo mismo que en las quebradas y ciénegas de Santo Tomás, Panzós y Telemán, se elevan por grupos apretados sobre largos peciolos las grandes y hermosas hojas elípticas de las heliconias (bihán) que tienen á veces de diez á doce pies de altura y se hallan adornadas con extrañas flores, de color rojo oscuro y de fuego. Unos tallos enormes de bromelia con flores de


CARRETERA
que unirá el
FERRO-CARRIL AL NORTE
con la
REPUBLICA DEL SALVADOR
1/500000
JALAPA
JUTIAPA
SALVADOR

espigas, cubren los árboles hasta que mueran, después de muchos años de existencia, y arrastrados de raíces por el viento, caen al suelo con estrepitoso ruido. Millares de plantas de enredo, de todas dimensiones, desde las más delgadas hasta las del grueso de la pierna de un hombre y cuya madera es dura y compacta, se entrelazan al rededor de los árboles, trepan hasta sus cimas donde florecen y dan frutos, sin que ojos humanos puedan alcanzar á verlos. Algunos vegetales tienen forma tan singular que no pueden ser vistos sin asombro. Empero, nada es tan majestuoso como esa multitud de altas palmeras cuyo follaje espeso y graciosamente inclinado hacia el suelo, forma bóveda de un verde oscuro donde apenas penetra la luz difusa del sol.

Y si de aquí nos internamos hasta Panzós, en el departamento de la Alta Verapaz, que es donde principia la parte navegable del río Polochic, hasta una extensión de 20 leguas más ó menos, la admiración no decae ni un momento, pues esta sección es, sin duda una, de las más bellas de la República. "Dicho río sigue su tortuoso camino por entre una magnífica y variada vegetación, propia de nuestro privilegiado suelo americano en sus regiones intertropicales. Desde los más corpulentos árboles hasta los más pequeños musgos, crecen en aquellas hermosas vegas. Allá se admiran los cedros y las caobas en toda su magnitud, los cocoteros y manacas, las elegantes y útiles palmeras, los esbeltos y elevados voladores, el quiebra-hacha de fibras tan duras y resistentes que su madera se conoce con el nombre de palo de hierro, los bambúes y los tarros, é infinidad de otros árboles siempre verdes y frondosos en

la eterna primavera de que disfrutan, enlazados y encubiertos con miles de plantas trepadoras y parásitas, cuyas flores de los más brillantes y variados colores esmaltan los diversos matices de sus verdes hojas. Entre esas plantas abundan la aromática vainilla, el cacao, el hule, la zarzaparrilla y otras muchas que crecen silvestres y ofrecen sus frutos al primero que quiera tomarlos. Su suelo es quizá el más fértil de la América Central."

¿Y qué podríamos decir de la costa del Sur, desde Escuintla y Mazatenango hasta Ocós, que con muy ligeras variaciones, no fuera repetición de lo anterior? ¿Qué del valiosísimo, extenso é inexplotado Petén? ¿Qué de las ricas zonas de Pochuta, Chicacao y Pamaxán? ¿Qué, en fin, de El Tumbador, que sólo él produce más de la cuarta parte de la cosecha anual del preciado café?

* * *

Las producciones vegetales de la República son muchas y muy variadas: la mayor parte de ellas sirven para el consumo interior y algunas, como el café, el hule, las maderas etc., se exportan á los mercados extranjeros y constituyen la base de la riqueza nacional y particular. Son las principales: achiote, arroz, añil, algodón, avena, bálsamo, café, caña de azúcar, cacao, cochinilla, chile, cebada, frijol de muchas clases y colores, forrajes, garbanzos, hule, maíz de varias clases, patatas, pimienta, ramié, trigo, tabaco, vainilla, zarzaparrilla etc. Frutas y plantas comestibles, como: anona blanca (chirimoya), anona colorada, aguacate, acerola, arbeja, anonillo, ayote, ajo, berdolaga, berengena, cidra, caimito,

coco, coyol, cushita, cacao de mico, calabaza, camote, cebolla, corozo, chilacayote, chico-zapote, cirín, cereza, durazno, guayaba, guineo, güiscoyol, guicoy, granadilla, granada, güisquil, higo, haba, ichintal, ingerto, julupe jícaro, limón-real, limón agrio ó común, lima, manzana-rosa, manzana, marañón matasano, melón, membrillo, manzana de jalea, melocotón, morro, manilla, miltomate, nance, nuez, nabo, níspero, naranja dulce, naranja agria, ñame, plátano, piña, prisco, pacaya, piñuela, paterna, pitahaya, pepino, pera, pimiento morrón, piloy, piña-anona, quijiniquil, quequexque, repoyo, sunzapote, sincuya, sandía, saite, toronja, tecomate, tomate, teocinte, tuna, uva, yuca, zapote etc., etc.

Maderas de construcción, de ebanistería y de tinte: alcanfor, álamo, algodonero, ajute, aguacate, arrellano, anaya, almendro, aceituno, sicoyo, aripín negro, blanco y amarillo; anacahuite, alfeñique, asta, arrayán, albaricoque, anona, alixca, ajac, aliso, azahar, ancó, achiote, barillo, bambú, brazil blanco, bejuco tacaxul, bálamo, botoncío, barretio, balsamito, brazil colorado, bellote, cedro, caoba, ciprés, canelo, copalchí, copinol, ceiba, capulín, carrizo, careto, chaperno, cuajilote, calá, calagua, conacaxte, cancí, chichén, chacaltó, cuchín, cortés, cuachil, chalún, chichipate, caray, chico, cóbano, copal, camba, colay, cucán, caulote, camxán, cacao, ciruelo, cerezo, corcho, campanillo, caraño, chinche, copal de santo, chaparro, chico-zapote, cajete, corazón bonito, cedrillo, campeche, chalip, cola de pavo, ceibillo, cordoncillo, palo de hacha, cola de perico, castaño, coxté, costarica, chirimoyo, camhoy, cahuiscoy, cuajiniquil, chichiqué, cola de iguana, cáscara

de sapo, coralillo, coche de monte, corazón de patán, chicarro, chonte, chile, camahue, ciariqué, caucho, clavillo, cocalusuchil, copalsó, diente de perro, duraznillo, durazno, espino blanco, espino negro, escobillo, evo, ébano, eucaliptus, estoraque, frijolillo, fruta de cabra, flor de la cruz, funera, guayacán blanco, negro, granadillo, granadillo negro, guayabo, guayabillo, guapinol, guapinolillo, guarumo, gamusa, guachipilín, guachil, guaicumil, gama, granado, guamuche, guito, guaje, glu, guayacancillo, güitzisil, haya, hormigo, huncamadreño, hediondillo, hormiguillo, hilamo, huele de noche, huiliguiste, irayol blanco, ixcanal, jocote de fraile, jícaro, jocotillo, jaboncillo, jícamo, javilla, jabonico, jalmay, jocote de pavo, jocote de mico, jocote de marañón, liquidámbar, lantel, laurel, limón, limoncillo, limpia dientes, lagarto, laruche, madre de cacao, mano de león, melche, matasano, mono, mora, madrón, madre de sol, matilisguate, mata-buey, marillo, mangle, maguey, mamey, manso, muy, manzanote, mulato, mora de bejucal, madre de aguí, madrón medicinal, mora de clavo, mangle colorado, meteyac, mangay, malacate, mexcal, medalla, membrillo, moxpino, madroncillo, madroño, mocoso, manzanillo, madre de flecha, matapal. murciélago, mango de *coche*, murrul, nogal de tres colores, nogal de los altos, nogal blanco, nacaspirol, nacascol, níspero, naranjo, nance agrio, nente, naranjillo, ocote, orotaguaje, oquenté, obero, ococó, olivo, ocollo, ojamal, palma, palma lata, pino, palo-hueso, palo-chute, palo-rosa, palo-hediondo, palo-colorado, palo-sangre, palo-piedra, palo-flojo, palo-blanco, palo-jiote, palo-sol, palo-Santa María, palo-venenoso, palo-verde, palo-

lagarto, pito, puntero, papaturro, pinavete, pintacajas, pavo, pié de jabalí, pié de gorrión, pimientillo, plonte, paraíso, pampufuch, pacuey, patuz, patán, patascahuil, peine, piruguay, quita calzón, quiebrahacha, quina, quiaruch, ralché, ronrón, rachoch, roble, rodillo, regador, sangre de drago, suvín, sauce, sunza, sasafraz, sálamo, suy, saca-sangre, sangre de cara, sal de venado, solimán, saharo, sabino, Santa María, sunzapote, saré blanco, saré negro, saré espino, sugyaste, sauco, siete-camisas, sibir, sajcanté, solán, sebo vejetal taray tamarindo, tumbac, tempisque, tumbo, tepaljocote, tuluche, tomillo, taxiscó, tolox, trinador, trompillo, tripa de león, tepeguaje, texicomatchal, tatascalmite, tocán, tepiaco colorado, tepemixte, tibir, tepeciguapate, tocor, tocache, tunera, upay, ucastz, ulaver, ujuste, ucalce, volador, vainilla, xuquinay, yaje, yuxcal yema de huevo, yaje colorado, zapote, zapotillo, zopilote, zapalquite, zapuyulo, zapacuilte, zorrillo, zapotón, zopilocoy, zope, etc., etc.

* * *

Con todo y la maravillosa profusión de dones que la Naturaleza pródiga ha derramado sobre el suelo de Guatemala, hay que confesar que la agricultura no habría alcanzado jamás el alto grado en que se encuentra, ni constituyera el origen de tántas fortunas, ni la base de la riqueza nacional, sin la energía y la constancia con que el Gobierno la dispensa su directa protección.

Bien que la agricultura nacional no pueda asumir el puesto importante que merece sin la instrucción agrícola necesaria que aún nos falta y

sin los brazos suficientes que debemos pedirle á la inmigración; dada la lentitud é insuficiencia del aumento de habitantes; hay que reconocer que á la acción benéfica del Jefe de la Nación debemos en gran parte el que, en las actuales circunstancias, después de formidables desastres naturales y de otros motivos que perentoriamente alejaron energías y brazos de la agricultura, no languidezcamos de miseria y podamos presentar un cuadro revelador de cuánto valen las riquezas que guardan los terrenos de Guatemala, y cómo saben aprovecharlas y sacar ventajas de ellas la actividad de sus hijos y las oportunas y buenas disposiciones del Gobierno.

Una de las cosas que en realidad constituía una verdadera rémora para el mejor desarrollo de la agricultura nacional, en un país de las dimensiones y la población del nuestro, era ese estancamiento de inmensas porciones de terreno desde antaño en manos de contadas personas; era esa mal entendida repartición de tierras que el Estado había venido haciendo en favor de ciertas comunidades indígenas.

Muchos estados europeos deben su prosperidad en tal ramo, á la distribución de terrenos hecha de modo que resulte el mayor número de propietarios, pues éstos, en razón de estar directamente interesados, no sólo sembrarán la totalidad de sus tierras, sino que la emulación les hará buscar los más activos abonos, ensayar de continuo nuevos cultivos y buscar los mejores métodos para las siembras.

En los Estados Unidos de América, las tierras han pertenecido siempre al Estado, quien las concede á los Estados seccionales para fundaciones útiles, de que hay muchos ejemplos, evitando el despilfarro

que se ha hecho entre nosotros de los terrenos que permanecen incultos y en manos de personas que no pueden cultivarlos ó que los arriendan para sacar un beneficio muy reducido: hé aquí, pues, el secreto de la magna riqueza de aquella gran República.

La administración española, según hemos leído, dividió la propiedad entre nosotros, desde la fundación de las ciudades y de los pueblos, en cuadras de cien varas, cada cuadra en sitios que tenían veinte y cinco, cincuenta ó más varas de largo por otro tanto de ancho, destinándose este terreno á la construcción de casas. Se reservaba el local necesario para las plazas, las calles y los edificios públicos. Al lado de las ciudades, más ó menos lejos, los terrenos llamados ejidos eran distribuídos en suertes de chacras ó lotes pequeños destinados á diversos cultivos. La dimensión de estos terrenos variaba de dos hasta veinte leguas cuadradas según las poblaciones.

Tales disposiciones, afirma el Doctor Guzmán, mantuviéronse después de la Independencia en 1821, y los gobiernos seccionales de la Federación condonaron la concesión de los terrenos ejidales á las Municipalidades, quienes desde entonces los han poseído sin que los cultivos hayan aumentado en nada sus rentas locales. De ese modo es como nuestra agricultura permanecía en doloroso atraso reducida á uno que otro ramo que se consume en el país, y á escasos artículos de exportación que se hubieran aumentado si las tierras ejidales no hubiesen pasado tanto tiempo en manos de personas nada aparentes para su útil laboreo. Se han hecho

así concesiones inoportunas en puro desperdicio de feraces terrenos. Si se buscasen títulos serios de propiedad de muchos de esos terrenos, acaso no se encontrarían; la Nación entraría en posesión de muchas tierras adquiridas sin derecho alguno, y el Gobierno podría disponer de este ingente recurso para hacer frente á sus cuantiosas necesidades.

Los terrenos que no eran propiamente ejidales, durante largos años, encontráronse por distintos puntos de la República, salvo en algunos casos relativamente pocos, sin dueño determinado, incultos, selvas vírgenes y dilatados bosques impenetrables, espontáneos productores de frutos para las fieras, los reptiles y las aves, pero de escasa ó ninguna valía para el hombre Así, pues, con tierras que gozan de un poder fertilizante que hace inútiles toda clase de medios postizos, como los abonos químicos tan usados en otros países, para su buena producción, no le era preciso á Guatemala, más que la acción de mancomún de gobernantes y gobernados.

El señor Licenciado Estrada Cabrera, desde que llegó al poder, se penetró bien de su misión en este sentido, y se trazó un plan que está sintetizado en ésto: distribución gratuita para los pobres y merecedores de tal gracia, y á título pagado para la gente acomodada, de los terrenos baldíos de la República, y protección decidida, firme y cuotidiana á la agricultura en general.

La atinada distribución de terrenos, que se efectúa, los cuales antes permanecían hasta ignorados, convierte á millares de ciudadanos en nuevos propietarios que entran con la ilusión de un porve-

nir mejor, y con la no engañadora esperanza fija en el trabajo, y son, sino de momento, porque es humanamente imposible, los que mañana harán centuplicarse la producción agrícola, y con tal acrecentamiento, contribuirán positiva y realmente al ensanche de la industria y al bienestar del país en todo orden.

Aparte de la desorganización administrativa en que el señor Estrada Cabrera encontró al país el 8 de febrero de 1898; aparte de la penuria y descontento generales; aparte de la enorme deuda que recibió como herencia fatal; aparte de que las arcas nacionales estaban años distantes de poder contar con fondos para los más premiosos gastos públicos, pues las rentas hallábanse comprometidas; aparte de otra multitud de circunstancias que coadyuvaban al acrecentamiento del mal, había un caso de suma gravedad: las dificultades con que tropezaba nuestro venero de riquezas, la agricultura; unas debidas á los recién pasados trastornos políticos y los que de un momento á otro se temían, y otras á la baja alarmante de nuestro principal artículo de exportación, el café.

Tales dificultades hubieran traído á la Nación y á los agricultores fatales consecuencias; pero el señor Presidente, deseoso, desde luego, de evitarlas, por conducto del Ministerio de Fomento, dictó órdenes enérgicas á todas las autoridades de los Departamentos, ya en circulares, ya en comunicaciones de carácter general, unas circunscritas á determinadas zonas y las demás á particulares que las solicitaron individualmente por distintas causas.

No transcurrieron muchos días sin que pidiese al exterior semillas de plantas que en nuestros climas tan variados como excelentes, pueden cultivarse con provecho, á fin de que si el ensayo fuere favorable, los nuevos cultivos mereciesen apoyo del mejor modo, en previsión de que con el incremento de la producción agrícola podamos bastarnos á nosotros mismos y evitar los resultados funestos que en aquel entonces se palpaban con relación al café; y al mismo tiempo, 1898, que distribuye las semillas, entre ellas de algodón "Sea Island;" que exonera á algunos agricultores del Departamento de la Alta Verapaz, del pago de derechos por cien quintales de sulfato de cobre y treintiséis aparatos de riego; que otorga concesiones á los señores Hockmeyer y Sander, para traer al país inmigrantes, con excepción de chinos; que prohibe los cortes de madera en el Departamento del Petén y además la extracción de hule, chicle y zarzaparrilla sin previo permiso; al mismo tiempo, decimos, establece halagadoras primas para los que se dediquen á la siembra del tabaco y al cultivo del hule.

Referente á este asunto de nuevas siembras, dice la Memoria de Fomento de 1898: "circunstancia por todos conocida nos ha llevado á la exclusiva producción de determinados artículos, y el afán de un beneficio inmediato nos ha hecho olvidar otros de mayor importancia conduciéndonos á la necesidad tristísima de tener que proveernos de artículos de primera necesidad en mercados de otros países, con asombro de propios y extraños que saben cómo ésta abunda en tierras fértiles adecuadas para esos cultivos."

"Sobre las causas apuntadas genitoras de este fenómeno, hay otra que es necesario señalar para destruírla y que consiste en la importación libre de dichos artículos venidos del exterior que, por tal motivo, resultan á más bajo precio que los del país.

La manera de salvar tales obstáculos y hacer mayor la producción nacional, es la de imponer gravamen á esos artículos para que su alto costo impida su entrada y haga ver á nuestros productores una ganancia fácil y segura en la explotación de esta clase de cultivos."

A pesar de las leyes existentes hasta ahora, es tarea ardua y compleja y que en ocasiones presenta serias dificultades, la conciliación de los intereses de los propietarios con los que corresponden á los trabajadores, pues hay que tener en cuenta que si los primeros representan el capital, los segundos, en su mayoría indígenas, representan el trabajo y son un factor indispensable é importante de la riqueza pública, y todo lo que tienda á favorecerlos en sus labores y á protejerlos contra los abusos de autoridades y de *patrones*, hace renacer en ellos la confianza para que se dediquen con ahinco al cumplimiento de su misión. Merced al espíritu de justicia del señor Presidente, traducido en disposiciones del Ministerio de Fomento, todas las dificultades que de esta clase surgieron arregláronse siempre á satisfacción de los querellantes, lo que, como es lógico, ha contribuído á aumentar la confianza de los agricultores; y dentro de esta confianza han encontrado ambiente propicio á su desarrollo las nuevas empresas fundadas con el propósito de arrancar á la tierra sus valiosos productos, pues

nada hay que retraiga tanto á los grandes como pequeños capitalistas, como la perspectiva de comprometerse en un negocio cuyas probabilidades de éxito dependen no sólo del esfuerzo bien encaminado sino también, en gran parte, del apoyo firme y constante del Poder Público.

Hacía falta una Oficina Técnica que se ocupase en atender, inmediatamente, los importantes intereses que de la agricultura provienen, y fué creada la Dirección General de este Ramo, por acuerdo gubernativo de 1º de Agosto de 1899, con un personal activo y competente que entró de lleno en el cumplimiento de sus deberes, ya formulando dictámenes en cuestiones de su resorte pedidos por el Ministerio de Fomento, ya elaborando folletos para explicar el mejor cultivo de las plantas que el país produce naturalmente, ya inspeccionando las siembras para instruír directamente á los agricultores en lo relativo á la forma como pueden tener mayores rendimientos en la calidad y cantidad de los productos, sistematizando, en este concepto, el método que los interesados deben emplear, de acuerdo con los principios científicos en la materia dominantes.

Sus principales publicaciones, son: Cultivo sobre la Patata, por Don A. Carranza, y Estudio sobre el Hule, por Don Darío González, en 1899; Cultivo y beneficio del Tabaco, por el Director Don Enrique Díaz Durán; y Cultivo del Trigo, por el Ingeniero Agrónomo Don Jorge García Salas, en 1900; Reglamento para la extracción de la Zarzaparrilla, Instrucciones sobre el cultivo del Algodón; Reglamento para la explotación de bosques; y La Vainilla, por Don Enrique Díaz Durán, en 1901;

Datos sobre las principales maderas de uso industrial, en 1902; Reglamento de las Juntas de Agricultura, en 1903; y la interesante revista Boletín de Agricultura que sale á luz mensualmente. Tiene en prensa: Tratado sobre la siembra y cultivo del Algodonero en Guatemala, Cultivo del Arroz y mejoras que deben introducirse en el cultivo del Maíz, por Don Jorge García Salas.

Merced, pues, á oportunas medidas, ha habido ya consagración al cultivo de los múltiples artículos de primera necesidad para el consumo interior, y de otros para la exportación, fijándose, desde luego, en los rendimientos ventajosos que da el despacho de maderas, que ya no sólo se verifica en el Petén, sino que se ha extendido á Izabal y á otros Departamentos; en la explotación del hule, que obtiene elevadísimos precios siempre, y que además está favorecido por nuestras leyes con prima de una caballería de terreno por cada cien mil árboles que se presenten de cuatro años de edad contados desde la fecha de la concesión; en la extracción y exportación de la vainilla y la zarzaparrilla, que no son de menor valor, y en tantos otros que, andando el tiempo, indefectiblemente tienen que constituírse en factores importantes de la riqueza pública, como ya sucede con la minería cuya industria fué abandonada desde larga época, por circunstancias que hoy han desaparecido.

Atento el Gobierno del señor Licenciado Estrada Cabrera á las necesidades generales, y con la idea de que el café, nuestro principal artículo de exportación, por su cantidad como por su excelente clase, continúe siendo favorecido, aceptó la invitación que

el Gobierno de El Salvador le hizo para constituír una Asociación entre los países cafetaleros, con el objeto de dar á conocer el producto en las naciones en donde es desconocido ó donde el consumo es insignificante, debiendo poner, para tal fin, todos los medios que la experiencia aconseja, y teniendo presentes los resultados tan favorables que al efecto produjeron las Exposiciones de París de 1878 y 1889.

Obedecieron á estos propósitos las providencias gubernativas encaminadas á prestar todo el apoyo moral y material posible á los trabajos que se realizaron para que el café se exhibiese, muy especialmente, en la Exposición de París, de 1900. Designóse como Delegado á Don Teodoro H. Mangel, quien celebró contrato que le comprometía á exhibir solamente el café, preparándolo y elaborándolo convenientemente para que todos pudiesen apreciar bien y gustar de la saludable y aromática bebida.

"Mas, como no es solamente el café el producto único que Guatemala puede exhibir, sino que posée múltiples elementos dignos de poder llamar la atención en el extranjero, el Ministerio de Fomento, por medio de publicaciones en los periódidos y de oficios al efecto enviados; excitó el patriotismo de los particulares para que con los productos agrícolas, industriales y científicos que creyese más convenientes, concurrieran á la Exposición; y para recibir dichos productos fué nombrado Delegado especial Don René Guerín, quien sin gasto alguno por parte del Gobierno, como el señor Mangel, y auxiliado por el Doctor Don Darío González y por el Ingeniero Agrónomo de la Dirección de Agricultura Don Jorge García Salas, se comprometió, por medio de contra-

to, á arreglar, clasificar y empacar, según correspondía, todos los objetos que se presentasen para la Exposición."

"Muchos de los particulares acudieron pronto á la invitación que se les hizo, demostrando con esto que le tienen cariño al suelo que les vió nacer, y muchos extranjeros también aceptaron, agradecidos á la hospitalidad de Guatemala."

El éxito que se obtuvo en la Exposición superó las esperanzas que sobre el particular se abrigaron, debido, principalmente, á las órdenes que sobre el particular dictó en su oportunidad el Ministerio con instrucciones del Señor Presidente de la República, y á la actividad del Comité Central que para el efecto se organizó en esta ciudad.

En ninguna de las Exposiciones á que Guatemala ha concurrido hasta la fecha, se había colocado tan alto como en la última Exposición de París. Por lo que se refiere á la sección de agricultura, clase 39, entre los treinta y cinco países en ella representados, Guatemala ocupa el octavo lugar; en cuanto al número de expositores, que fueron ciento veinte, el décimo lugar, por haber obtenido cinco Medallas de Gran Premio y veinte y siete Diplomas de Gran Premio; el tercer lugar por el número de Medallas de Oro, que fueron treinta y nueve y doscientos cincuenta y dos Diplomas de Medallas de Oro; el séptimo lugar, por el número de Medallas de Plata obtenidas en premio, que fueron treinta y una y ciento once Diplomas de Medalla de Plata; el quinto lugar, por el número de Medallas de Bronce, que fueron treinta y cuatro; el cuarto lugar, por el número de Menciones Honoríficas, que fueron once;

el segundo lugar, entre los países hispano-america nos, por el número total de recompensas; y el primer lugar, entre los mismos, si se considera el número de expositores premiados en relación á los que concurrieron, pues fuéronlo todos los de Guatemala, lo que no alcanzó ningún otro país.

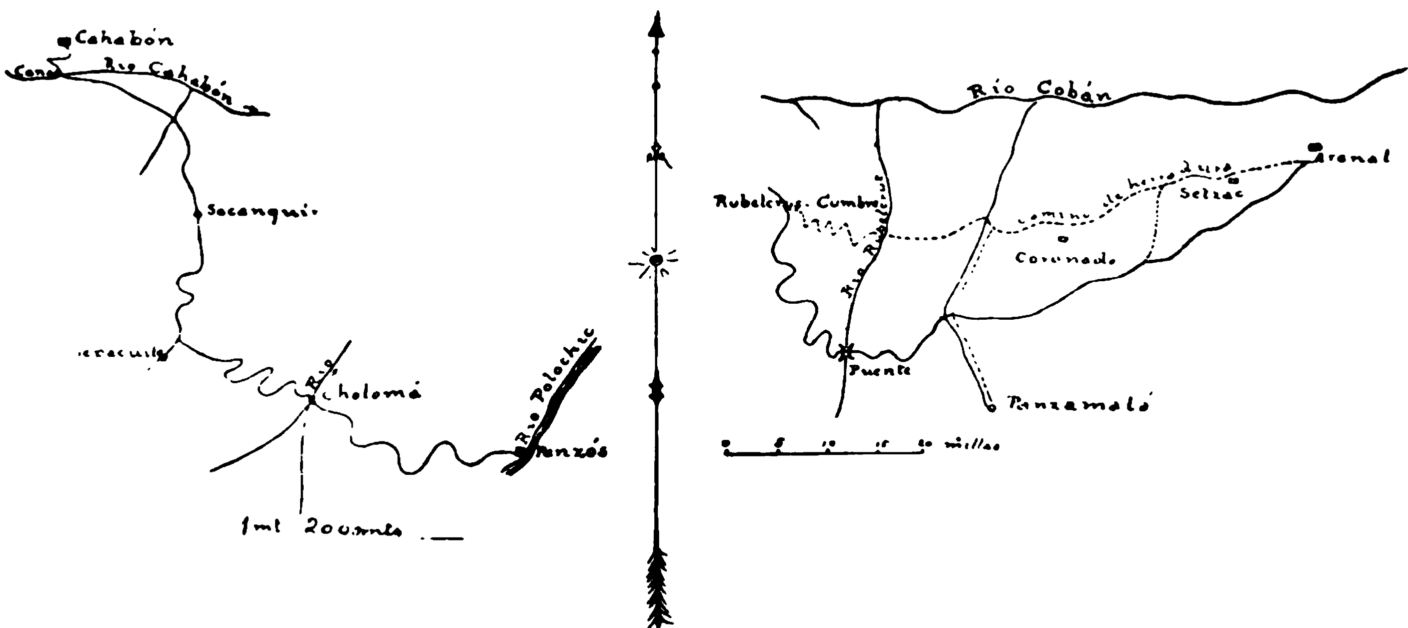
También se tomó parte en la Exposición Pan-Americana de Búffalo y se obtuvo lisonjero y brillante resultado.

Como centros de propaganda agrícola, estableciéronse en todas las cabeceras Departamentales, Juntas de Agricultura que, bajo la inmediata dependencia de la Dirección General del Ramo, han funcionado correspondiendo á la mira patriótica que se tuvo al organizarlas, pues han contribuído á la aclimatación é implantación de nuevos cultivos de semillas especiales hechas venir del extranjero, como algodón, tabaco, maíz procedente de Chalco y de Texcoco, chaparro salado australiano y sorgo alepense, etc., etc.

Uno de los problemas que más preocupaban al Gobierno, era la emisión de una Ley de Trabajadores que protegiese ampliamente los derechos de éstos y garantizase al propietario en sus legítimos intereses, y comisionó á los señores Licenciados Don Arturo Ubico y Don Rafael Ariza, Doctor Don Manuel Aparicio, General Don Pío Porta, Don Ignacio G. Saravia y Don Antonio Zollikofer para que formulasen el proyecto respectivo.

El Gobierno no se ha limitado á otorgar concesiones para que se exploten los inmensos bosques y se extraigan las valiosas maderas del Departamento del Petén, sino que ha puesto los medios necesarios

CARRETERAS de ALTA VERAPAZ



para atraer á aquella rica y extensa zona, inmigración que por su honradez y laboriosidad pueda convertirse en factor de la riqueza nacional.

Con fecha 13 de mayo de 1901 fué dictado el reglamento para la extracción de la zarzaparrilla, y con fecha 29 del mismo mes y año, el reglamento para la explotación de bosques de la República, en lo que se refiere á la caoba, el cedro, el palo de tinte, el hule, el chicle, la paja, etc, etc.

En la Memoria presentada á la Asamblea Legislativa por el Ministerio de Fomento en 1903, se dice: "Ardua y penosa ha sido, como acaso en ninguna época, la labor del Ministerio de Fomento: por una parte, las dificultades de la Hacienda Pública, debidas á la crisis económica que ha venido afligiendo á muchos países de Hispano-América; por otra los terremotos y las erupciones volcánicas que tanto han hecho sufrir á la rica é importante zona de Occidente; y, por último, los acontecimientos políticos desarrollados en casi toda la América del Centro, que han amenazado seriamente la integridad nacional."

"Mas, al propio tiempo, me complace manifestaros que en medio de tales circunstancias, la Secretaría de Fomento ha trabajado con afán para coadyuvar, en lo que á ella toca, á los generosos propósitos del Jefe del Ejecutivo, que se ha impuesto la ímproba, pero levantada tarea, de que no se paralice el progreso de la República, y de aliviar, en lo humanamente posible, la suerte de los que, por uno ú otro motivo, han sufrido á consecuencia de los hechos que he tenido el honor de mencionaros."

"Multitud de órdenes y disposiciones se dictaron en el momento de tenerse noticia de las desgracias ocurridas en Occidente por el temblor del 18 de abril y la erupción del 24 de octubre del año próximo anterior: el Gobierno se apresuró á enviar víveres, dinero y toda clase de socorros á los damnificados; y la República entera acudió generosa, como lo sabéis, en auxilio de sus hermanos necesitados; hecho significativo que honra altamente y que pone de manifiesto, una vez más, si cabe, los sentimientos filantrópicos de los buenos hijos de Guatemala, nuestra patria."

"Con el objeto de que el ramo agrícola fuera atendido en sus menores detalles, se dispuso que en todas las Municipalidades de la República se estableciese una Comisión de Agricultura, á fin de inspeccionar los cultivos y dictar todas aquellas providencias necesarias á su ensanche y desarrollo."

"El señor Presidente de la República, siempre celoso porque el ramo agrícola sea bien atendido, se sirvió dictar terminantes órdenes á las autoridades correspondientes para que conciliaran los intereses entre mozos y propietarios; y así fué cómo en las fincas no solamente se ensancharon los cultivos, sino que se facilitó el levantamiento de las cosechas."

"La situación anómala, creada en algunos Departamentos de Occidente, por los terremotos, ponía á los propietarios en serias dificultades para conseguir mozos que se ocuparan en los trabajos de las fincas, y atento el Gobierno á remediar todas las necesidades que se presenten en cualquier orden de la Administración, creó, con el título de "Proveeduría General de Auxilios para la Agricultura," una

oficina en Quezaltenango, cuyo único fin es facilitar á los finqueros, los mozos que requieran, ya para reparar los perjuicios ocasionados por los temblores y las erupciones, ya para levantar las cosechas antes de que se perdiesen."

"Medida necesaria fué también la orden dictada para que, en todas las poblaciones de la República, se procediera á hacer segundas siembras de cereales, á fin de evitar la escasez que traería la destrucción hecha en las cementeras por las erupciones volcánicas; y el resultado ha sido satisfactorio, pudiendo asegurarse que las cosechas de maíz y frijol excederán en mucho á las del año pasado, según los datos recibidos."

Por acuerdo de 11 de diciembre de 1903, se concedió, por una sola vez, á los cultivadores de arroz que siembren en una extensión capaz de producir cien quintales ó más, la prima de cincuenta centavos por cada quintal de primera clase, y treinta centavos por cada quintal de segunda clase; y el 27 de enero del corriente año se dispuso la creación de una escuela para la enseñanza de la fabricación de sombreros de junco, en San Cristóbal Verapaz.

En el mes de octubre de 1902, se celebró en la ciudad de New York, Estados Unidos de Norte-América, una reunión de Delegados de los principales países de este Continente que producen café, con el fin de tratar de las causas que originan la crisis por la cual atraviesa la industria de este fruto en América y discutir los medios de evitarla, ó siquiera disminuir sus efectos.

Para que la Legación de Guatemala en Washington. pudiera suministrar al Congreso todos los informes necesarios relacionados con el objeto de su reunión, se pidió que la Dirección General de Agricultura formulara un estudio sobre la producción y distribución del café en Guatemala; escrito que fué desarrollado conforme al siguiente plan, propuesto por el Ministro de Guatemala en aquella Gran República:

Producción.

1º—Condiciones actuales de la producción del café: terrenos, climas y altitudes adecuadas; producción media por árbol y por hectárea; duración de las plantaciones; métodos de cultivo, de corte del fruto, etc.

2º—Procedimientos empleados en la preparación ó beneficio del café; máquinas, aparatos, edificios y dependencias, etc.

3º—Clase de trabajadores que se emplean, sus condiciones etnológicas y sociales; sistemas de trabajo, jornales, habitaciones y alimentos.

4º—Administración de las plantaciones, métodos empleados, etc.

5º—Condiciones favorables y desfavorables al ensanche de la producción de cada país.

6º—Estadísticas.

Distribución.

1º—Medios de transporte de la plantación al puerto de embarque, ferrocarriles, carreteras, etc; costo del transporte de cada cien kilos.

2º—Medios de transporte del puerto de embarque á los principales mercados del fruto; facilidades y obstáculos, costo del transporte.

3º—Agentes intermediarios entre el productor y el consumidor, gravamen que ocasionan y medios de reducirlo ó limitarlo.

4º—Impuestos fiscales y municipales (inclusive derechos de exportación) que afecten el café en el país de su origen, de tránsito y de consumo.

5º—Estadística en la producción y exportación.

Consumo.

1º—Condiciones especiales de los mercados del fruto; métodos de clasificación comercial; clases preferidas; procedimientos empleados en la venta del grano, comisión y gastos, etc.

2ª—Condiciones que afectan el consumo en cada gran mercado; gastos y preocupaciones; leyes sanitarias y sus efectos; bebidas rivales del café en sus relaciones con ésta, etc.

También se dió contestación por parte de la misma Dirección General de Agricultura, á un largo cuestionario presentado por Don Federico de la Madriz, por intermedio de nuestro Ministro en Washington. **Hé aquí tan importante documento:**

1. Superficie cultivada.—**Se calcula que hay 1,720 caballerías de tierra cultivada con café, en Guatemala. La caballería tiene 64 manzanas que equivalen á 45 hectáreas.**

2. Composición del mejor terreno cultivable.—**Las tierras arcillosas que tienen una buena proporción de humus son las mejores para el cultivo del café. Estas tierras se caracterizan por un color rojo oscuro, y abundan mucho en las regiones no enteramente desmontañadas, como la Alta Verapaz, donde se las encuentra comunmente mezcladas con pedruzcos que se desprenden de las grandes rocas calizas en que abunda aquel departamento.**

En cuanto á la composición química de tales terrenos, el análisis ha encontrado en ellas, en proporciones que varían de uno á otro paraje cercano:

Oxido de hierro, alúmina, cal, magnesia, potasa, sosa, ácido fosfórico, ácido sulfúrico y ázoe.

3. Producción media actual y la que es esperada una vez recogida la presente cosecha.—**500,000 quintales en pergamino.**

No habiéndose terminado la cosecha de este año, no es posible predecir lo que promete la cosecha venidera.

4. Edad media de la planta actualmente.—**Puede considerarse de media edad un árbol de café de 5 años en la costa, pero en las alturas (800 á 1,200 metros), el término medio de la vida de un cafeto es de 10 años.**

5. *Duración de la vida de la planta.*—10 años en la costa y 20 en las tierras templadas

6. *¿Tiene algún proceder especial para que los almácigos salgan más vigorosos?*—Ninguno, pero son indiscutiblemente más hermosos los almácigos que se forman en tierras nuevas, bien expuestas, con declive para el desagüe y poniendo especial cuidado en la elección de las semillas destinadas á la siembra.

7. *¿Cuál es la mensura nacional que se acostumbra para el café?*—El quintal de 100 libras

8. *¿A qué distancia se siembra la planta del cafeto? ¿Cuánto de calle y cuánto de mata á mata?*—En las tierras vírgenes de los climas templados, cuya fertilidad asegura á la planta su rápido crecimiento y gran desarrollo, se deja entre mata y mata, una distancia de cuatro varas; pero en los terrenos ya aprovechados para otros cultivos, el del maíz por ejemplo, ó en aquellos por naturaleza áridos y secos, esa distancia se reduce á 3 y 2 varas.

El ancho de las calles practicadas para el tránsito, varía según las circunstancias. Si el terreno se presta para que pasen carretas, el ancho será el que se necesite, y así para la circulación de mozos y caballerías.

Siendo la distancia entre cada dos matas, y por todos lados, de 4, 3 y 2 varas según se ha dicho, el espacio intermedio vendrá á ser el mismo.

9 *¿Cuántas matas de cafeto se siembran en un solo hoyo? 1, 2 ó 3 en triángulo.*—No han faltado experimentadores que han probado á sembrar más de un cafeto en cada hoyo, pero el resultado no ha de haber correspondido á sus esperanzas cuando se ha continuado con la misma práctica aprendida de los primeros cultivadores de café, y que consiste en poner una sola mata en cada hoyo, y es lo que generalmente se acostumbra en todo el país.

10 *Cuántas matas caben en una hectárea? Indicar si la planta es sencilla, doble ó triple.*—En una hectárea caben 1,900 matas, y éstas son, como se ha dicho, de un solo pié.

11 *Cómo se podan los cafetos? y á qué altura? Cuántas guías se les dejan? Cuánto cuesta la limpia por hectárea?*—Cuando los cafetos alcanzan una altura de dos varas, se les corta el tallo central en el punto donde concluye la madera é inmediatamente después de dos ramas horizontales. A las

pocas semanas de la operación y muy cerca del corte, brotan dos vigorosos renuevos que á su vez son despuntados cuando adquieren el necesario desarrollo. De este modo se sigue atajando la tendencia del árbol á elevarse, y se logra que el tallo central se vigorice. Fuera de los dos retoños que nacen en la parte superior de la planta, y que son una continuación del tallo, todos los demás se suprimen.

La limpia de una hectárea cuenta $9.50 moneda nacional.

12 Qué proceder se emplea para revivir una mata? Suele cortarse la raíz y abrir hoyo á un lado?—Se cortan las ramas endebles y se suprime toda vegetación inútil. Las ramas que quedan se podan enérgicamente. Viene luego la limpieza del tronco: musgos, hongos y otras plantas del mismo género son separadas por el cuchillo ó la escobeta de fibras recias. Se abre un hoyo á un lado del tronco y se llena de abono (abono de establo ó de cáscaras de café).

No se acostumbra cortar las raíces de la planta.

13 Qué abonos son preferibles, animal, guano ó químicos?—Son preferibles los más baratos: estiércoles, basuras y cáscaras de café.

Los abonos químicos no pueden introducirse en el país por ser demasiado caros

14 Qué planta de buena sombra que sea productora de fruto interesante se emplea?—Los árboles cuya sombra se utiliza en este país para librar los cafetos de la acción directa de los rayos solares, no producen ningún fruto que pueda considerarse interesante. Sinembargo, algunas leguminosas de género *Inga*, empleadas en una pulpa algodonosa, de sabor muy agradable (cuxines, cujiniquiles y paternas).

15 Producción media de un solo árbol: de dos si doble y de tres si triple. —La producción media de un solo árbol es de 1 libra de café en pergamino

16 En consecuencia, cuántas libras ó kilos pueden calcularse por hectárea de 10,000 metros cuadrados? (14,383 varas cuadradas)—1900 libras ó sean 950 kilos

17 En un período de 10 años, cuántas cosechas buenas, medianas ó malas se calculan? —Cada dos años hay una buena cosecha, y como hasta los tres el cafeto no produce cosa apreciable, en un período de 10 años habrá entonces una cosecha mediana, tres buenas y tres malas.

18 Cuál es el medio más práctico de hacer la recolección.—Separando uno por uno los frutos maduros, pero sin lesionar el árbol. Para esto se hace uso de escalas que tengan doble pié, á fin de que no haya necesidad de apoyarlas contra los cafetos para alcanzar las ramas superiores. El fruto cortado se deposita en cestos para llevarlo á la casa de beneficio.

19 Qué procedimiento de beneficio se considera el mejor para desarrollar la fuerza y sabor del fruto? (describirlo extensamente.) —Hay dos sistemas de beneficio: el que se llama por la vía húmeda, y el que trata las cerezas secas sin haber pasado por el estado de pergamino.

Se juzga que el primero es el mejor, aunque en esto, como en todo, hay diversidad de pareceres.
He aquí el procedimiento:

Cogido el fruto maduro se pasa con una pequeña corriente de agua por la máquina que ha de despojarlo de su primera cubierta (despulpado). En este estado se deposita en estanques, donde queda medio cubierto por el agua, á fin de que fermente y facilitar así el desprendimiento de la miel de que están rodeadas las semillas. En los estanques permanece el café, más ó menos 28 horas, según la mayor ó menor actividad de la fermentación. Luego se somete el fruto á un pequeño lavado para acabar de quitar la miel, y se lleva á los patios de secar para que evapore su agua de vegetación y la que ha tomado del beneficio. Esta operación del secado se hace en las grandes fincas á máquina, con una gran economía de tiempo y de brazos, pero el precio muy alto que tienen las secadoras mecánicas hace que la gran mayoría de cafeteros, que reconocen sus ventajas, se contente con los beneficios del calor solar.

Una vez seco el café se ensaca y se guarda.

Es cosa reconocida que á pesar de cuantas precauciones se tomen, el café mejor preparado, si se exporta en *oro*, pierde mucho de su mérito, desde el punto de vista de su buena apariencia, al pasar de un Continente á otro, y por eso la mayor parte del que se manda á Londres y Hamburgo, va con su segunda cubierta (pergamino,) para protejerlo contra la humedad del tránsito, y en esos centros, establecimientos especiales lo toman para su beneficio.

Hay, sinembargo, muchas fincas donde la preparación industrial del fruto se hace completa, porque no en todos los mercados á donde se destina el café de Guatemala hay facilidades para beneficiarlo.

Después de seco el café se descascara y pule, operación de que se encarga una sola máquina; ya limpio se separa, bien á mano ó combinando una separadora con la máquina de descascarar.

20 *Cuenta de toda la explotación (detallada) de una finca: sus trabajos, su administración, venta de su café, producción líquida.*—Una finca de café, de 80,000 árboles que tiene sus mozos propios (colonos,) y que se supone situada no lejos de vía férrea, no bajará de gastar lo siguiente en un año:

Gastos de producción.

Sueldo de un Administrador	$ 3,600
Sueldo de empleados inferiores	12,000
Entretenimiento del cafetal	5,400
Cosecha y beneficio	3,700
Otros gastos	300
Suma	$25,000

Gastos de exportación.

Flete de 640 qq en oro al puerto de embarque	$ 1,920
Sacos	1 280
Muellaje	352
Derechos	3,840
Otros gastos	32
Suma	$32,424

Gastos de venta.

Flete de 640 qq. al punto del destino, oro	$ 800
Comisión de venta, oro	416
Otros gastos, oro	20
Suma	$ 1,236

Producto de 640 qq. á 13 centavos libra, oro	8,320
Gastos, oro	1,623
Líquido, oro, 7,084, que al cambio de 900% dan m. n	$ 63.656
Menos los gastos de producción y exportación	32,424
Líquido	$ 31.232

21 *Qué cuesta, por término medio, el flete de 50 kilos puestos á bordo y según su clasificación.*—Un saco café en oro, con peso de 50 kilos, paga de flete $3.55 puesto á bordo.

22 *Qué cuesta el flete de Ferrocarril, por 100 kilos y 100 kilómetros?*—Por el Ferrocarril Central, que une á la ciudad de Guatemala con el Puerto de San José, $1.42; por el Occidental, que comunica á Quezaltenango con Champerico, $3; y por el de Ocós, que lleva á este Puerto el café del departamento de San Marcos, $1 oro.

23 *Qué impuesto paga el café por cada 50 kilos, hasta ser embarcado?*—Paga $6 por derechos de exportación.

24 *Cuál es el tipo de cambio de los mil reis por oro?*

25 *No estando el cambio á la par, ¿constituye esto una ventaja para el propietario en sus gastos generales, y éstos le resultan ó no menores?*—Si el propietario pagara en oro el precio del trabajo de sus mozos y empleados, talvez no constituiría para él una ventaja la subida del cambio, pero como los paga en la moneda del país (al precio que representa,) y él percibe en oro, el producto de la venta de su café, mientras menos valor tenga la especie circulante, con relación al oro, mayor será la ganancia del exportador.

En la cuenta de una explotación, que aparece en otro lugar, se ve la gran utilidad que ha dejado á un propietario la venta de su café, pero esto consiste en que los gastos de producción y exportación, no se han aumentado desde hace dos años, al paso que el cambio, en ese período de tiempo, ha subido más de seiscientos puntos. Si á principios del año, el propietario pagaba 1 y su café valía 5, ahora continúa pagando 1 y su café vale 20.

Las contribuciones ó impuestos, se pagan en papel moneda, y á pesar de que éste se deprecia cada día más, en aquéllos no se ha hecho ningún aumento.

El cambio alto ha encarecido todos los artículos que sirven para la alimentación (muchos de los cuales se traen de los Estados Unidos;) pero esto también favorece al propietario, porque le permite dar un mayor jornal al mozo, sacado de la mayor utilidad que le producen las cosechas de granos y que vende al mismo mozo.

Para quien no constituye una ventaja, el menor valor de la moneda circulante, es para el que no dispone de brazos ni de tierras suficientes, como para levantar, junto con la cosecha de café, otras cosechas auxiliares, y privado de ese gran recurso, tiene que ocurrir al mercado para surtirse de todos aquellos artículos indispensables á la vida, y cuyo precio, sigue, día por día, la marcha del cambio.

26 *Siendo el costo de la producción un valor en papel y estando el valor de la venta representada en oro, existe relación proporcional ente uno y otro y si existe esa diferencia no constituye esto una ventaja para el agricultor?*—Si existe, y precisamente en esa diferencia está la ganancia del agricultor. Cuando el cambio estaba en este país al 150 por ciento, el café resultaba vendido á $20, que era casi el costo de producción y venta de un saco de 100 libras. Ahora ese mismo saco tiene de costo $50, pero se vende á $99, dejando por consiguiente una utilidad líquida de $49.

27 *¿Qué enfermedades tiene el cafeto, y qué medios se emplean para combatirlas, especialmente la mancha de hierro y la Hemelia Vastatrix?* Afortunadamente en Guatemala no tenemos esta última terrible enfermedad. La mancha de hierro suele presentarse en algunas fincas situadas en parajes muy húmedos, siendo más propia del departamento de la Alta Verapaz, país lluvioso por excelencia. Se combate por la exposición y aereación del cafetal.

Casi todas las enfermedades que han aparecido en plantaciones antiguas de algunos departamentos, se han curado y se curan abonando y podando los árboles.

28 *En materia de propiedades, cuáles son las más generales, las grandes ó las pequeñas fincas?* — En Guatemala llamamos grandes fincas á las que cosechan más de 5,000 quintales, y éstas son muy pocas. Por lo general las plantaciones son pequeñas, porque el número de brazos así lo permite, pero se da el caso de que un solo propietario tenga más de cinco en diferentes zonas

29 *Los dueños de estas fincas por lo general son particulares ó compañías?* Las más grandes haciendas de café del país están en manos de Compañías extranjeras, pero hay algunas también poseídas por particulares.

30 Cómo se consiguen los buenos administradores ú obreros? —Los empleados para las fincas se consiguen solicitándolos por la prensa ó acudiendo á alguna de las Agencias de colocaciones que hay en la ciudad, y el interesado elige, entre los aspirantes que se presentan, á aquel que reuna las mejores condiciones de honorabilidad y competencia.

31 Existen escuelas especiales al efecto, y en ese caso qué enseñan? ¿Conoce usted el programa de los cursos que allí se enseñan?—No hay escuelas especiales. La práctica del Administrador se adquiere en las fincas. Los empleados que sirven por largo tiempo en las haciendas de café ó de caña, llegan á tener, aunque de un modo empírico, conocimientos generales sobre la composición de las tierras, los abonos, riegos, etc., á más de los especiales sobre el cultivo y beneficio del café, caña, cacao, etc, en los cuales son bastante prácticos.

32 Existen jardines botánicos de ensayo para la aclimatación, propagación de especies nuevas, para la venta ó distribución, conferencias, demostraciones prácticas, premios, etc? —No existen.

NOTA:—Las grandes propiedades ó mejor dicho las haciendas constituyen éstas una sola explotación ó bien están formadas por diferentes razas que aseguran al propio dominio su desarrollo y el movimiento necesario por medio de la organización de sus colonos de arrendamientos de tierras; ucinas centrales, etc., etc., etc. Exponer las ventajas ó inconvenientes que produce este sistema, su posible perfeccionamiento, y el aumento y disminución de los resultados prácticos que produce. Qué forma de crédito (tan útil en estos momentos de crisis) se da á los pequeños cultivadores?

Algunas grandes fincas están compuestas de varias secciones separadas por bosques ó potreros, pero en lo general forman un sólo cuerpo.

No existe en Guatemala el sistema de Colonias á semejanza de los grandes Centros de Cuba, donde los arrendantes se dedican á producir la caña que consumen los Bateyes ó fábricas. Se da aquí el caso de que los mozos que residen por largo tiempo en las fincas (colonos) lleguen á formar en el espacio que les señalan para sus viviendas, pequeñas siembras de café, cuyos productos venden al dueño de la propiedad, pero esto no obedece á ningún sistema, siendo más bien el resultado de la liberalidad del propietario para con el mozo, aconsejada por la urgencia de conservarlo en el terreno el mayor tiempo posible por el aliciente de las siembras.

Ningún crédito se concede á los pequeños cultivadores.

PARTE FINANCIERA

1 *¿Cuáles son los medios que emplean los gobiernos para ayudar al desenvolvimiento de la agricultura?*—El Gobierno de Guatemala emplea como medios para favorecer el desenvolvimiento de la agricultura, primas para ciertos cultivos que aun no existen en el país, ó cuyo producto no llena las necesidades del consumo. Entre estos cultivos no está incluído el del café. Para ayudar en la difícil tarea del enganche de brazos el Gobierno exceptúa del servicio militar y de ciertos impuestos á los trabajadores que viven en las fincas como colonos. También hay creada, recientemente, una oficina cuya misión consiste en repartir trabajadores entre los propietarios que los necesiten. Esta oficina funciona en la parte occidental de la República.

2 *Existen escuelas de Agronomía en los diferentes Estados? Indicar su organización*—Todavía no existe ni una sola Escuela de Agronomía.

3 *Existen en los cantones regionales escuelas pequeñas prácticas de agricultura donde el aldeano pueda consultar gratis?*—Tampoco hay escuelas prácticas de agricultura.

4 *Cuántos jardines botánicos y campos de experimentación agrícola existen en el país con el fin de aclimatar, propagar especies nuevas y ensayar ingertos para su venta ó distribución gratis? Demuestran periódicamente los resultados de sus trabajos las conferencias demostrativas?*—No hay ni un sólo jardín botánico ni campo de experimentación.

5. *Qué periódicos son los que se publican sobre agricultura? Cuáles de éstos son oficiales y generalmente los más apreciados?*—Un diario de la capital, "La República," dedica semanalmente unas de sus hojas á asuntos agrícolas. Allí se publican reproducciones interesantes para la agricultura nacional ó artículos de agricultores progresistas. "El Boletín de Agricultura" es la única publicación puramente agrícola. Principió á salir en junio de 1901, y desde entonces ha aparecido con bastante regularidad cada mes. Es una publicación oficial, órgano de la Dirección General de Agricultura, oficina que depende del Ministerio de Fomento, y tiene á su cargo todo lo relacionado con la industria agrícola del país.

6. *Hay exposiciones agrícolas regionales ó como premios que estimulen el progreso?*—Las exposiciones agrícolas aun no se acostumbran en el país, aunque ha habido algunas organizadas por el Gobierno ó por particulares.

7. *Da el Gobierno ciertos premios especiales á determinados cultivos para contribuir á su primer desarrollo?*—El Gobierno concede las primas de que se trató en el punto primero.

FIANZAS

1. *Cuántos y cuáles son los Bancos Agrícolas é Hipotecarios?*—Solo un Banco Agrícola Hipotecario existe en el país, el cual se organizó para favorecer el crédito agrícola, pero que hoy ha perdido por completo su carácter. Ese, como los demás Bancos de la República, que son el Internacional, el de Guatemala, el de Occidente y el Americano, presta á unas raras personas sobre la propiedad rural.

2. *Cuáles son sus condiciones, á qué plazo prestan y qué intereses cobran?*—Los Bancos enumerados prestan en general á un plazo de seis meses, el cual casi siempre se prorroga varias veces hasta un límite que el deudor fija, siempre que se satisfagan con puntualidad los intereses, pues, de lo contrario, el Banco luego ejecuta. El interés que cobrán es el 8 ó 9%

3. *Qué tanto por ciento adelantan sobre el valor de la garantía?*—La cantidad que adelantan sobre el valor de la garantía es variable, según el agricultor que pide; en término medio puede decirse que dan la quinta parte del dicho valor.

4. *Qué amortización exigen anualmente, qué descuento hacen á los pagarés de los agricultores, y qué avances hacen á esos sobre sus puntos?*—De una manera general, la cantidad prestada ha de desembolsarse en su totalidad al expirar el plazo. Pero para facilitar los pagos, los Bancos aceptan las sumas de importancia variable que los deudores puedan versar en el tiempo intermedio.

5.º ¿*Da el Gobierno una garantía de intereses con el fin de facilitar las operaciones de esos Bancos? les da privilegios, sea la emisión de cédulas hipotecarias ó de billetes de Banco con el mismo objeto?*

6. *Qué medidas se han tomado con el objeto de substituír la Retroventa, que tan usual y tan fatal ha sido á los verdaderos cultivadores? Se usa el contrato de préstamo hipotecario ordinario simplificando la ejecución del deudor (no salvable)? qué plazos se le conceden? qué facilidades se les da para renovar su acreencia, etc?*

7. *Qué avances hacen sobre los frutos en depósito?*—**A estas tres últimas cuestiones no es posible contestar, porque la organización del crédito agrícola en Guatemala no está ni siquiera bos quejada. Nada se ha hecho para favorecerlo, y los avances sobre la propiedad rural no tienen absolutamente regla especial á que atenerse.**

8. *Qué Bancos cooperativos existen? Su capital, sus funciones, calidad de sus socios, intervención del Gobierno, resultados conseguidos, etc.?*—No existe ningún Banco Cooperativo.

9. *Qué proporción de avances hacen los Bancos sobre el café, y á qué intereses?*—Cuando ejecutan los Bancos esas operaciones, lo hacen á tipos convencionales.

* * *

Como es natural, tanto los terremotos, como las erupciones volcánicas, aparte de las emergencias políticas de principios de 1903, ocasionaron grandes pérdidas materiales y arruinaron muchas siembras, distrayendo á la vez millares de brazos de las faenas agrícolas Con todo, los esfuerzos aunados del Gobierno y de los particulares han conseguido sobreponerse á tamañas catástrofes, y con inquebrantable fe, actividad y constancia en el trabajo, van logrando que la tierra produzca el doble y más de lo que representan las pérdidas y de lo que se ha producido normalmente cada año, contando para ello con el asombroso y fecundante abono en que se tornaran las materias que arrojara el volcán de Santa María.

* * *

CAFÉ

Refiriéndonos á nuestro principal artículo de producción y exportación, el café, haremos comparación entre dos períodos de seis años cada uno de éstos, ó bien sea, 1892-1897 con 1898-1903.

ADMINISTRACIÓN REINA BARRIOS

AÑOS	Quintales en Oro	Quintales en Pergamino
1892	484,464 97	255,524.36
1893	524,765.70	236 246 29
1894	481,073 00	304,874.30
1895	517,656 04	258,828.01
1896	528,940.23	290,062 25
1897	265,584 42	393,466.20
Totales	2.802,484 36	1.739,001.41

ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

AÑOS	Quintales en Oro	Quintales en Pergamino
1898	426,692 00	537,687.01
1899	421,856 66	561,682.72
1900	320.979.22	454.821.49
1901	464,807.19	439.828.32
1902	546,561.06	465,311 34
1903	473,466.00	314,970.00
Totales	2.654 362.13	2.774,300.88

Para efectuar las comparaciones con homogeneidad, necesario es reducir el café en pergamino á café en oro, calculando en proporción de 120 quintales del primero, para 100 quintales del segundo.

TRIGO

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Fanegas	Años	Fanegas
1892	73,070	1898	36,024
1893	59,299	1899	105,982
1894	55,966	1900	130 961
1895	57,632	1901	245,940
1896	47,191	1902	117,548
1897	36 751	1903	159,156
Total	329,909	Total	795,611

Aumento: 465,702 fanegas.

El trigo en 1903, dió la siguiente cosecha:

Departamentos	Quintales
Chimaltenango	49,532
Sololá	32,812
Totonicapam	28,600
Quezaltenango	17,090
San Marcos	11,660
Quiché	8,724
Huehuetenango	8,693
Jalapa	1,520
Jutiapa	350
Santa Rosa	175
Total	159,156

Vendiéndose á razón de $40 cada una, se obtiene un total de $6.366,240.

* * *

ARROZ

La insuficiente producción de este artículo obligó á importar lo que ha faltado para el consumo, de la China y el Japón, por medio de San

El de exportación se cotiza á cuatro reales plata el racimo, que da $185,481 plata, y el de consumo á cuatro reales papel ó sean $128,299

Las patatas en 1903, se produjeron así:

Departamentos	Quintales
Quezaltenango	12,760
Chimaltenango	11,132
Sololá	7,620
Huehuetenango	8,800
Totonicapam	3.600
Sacatepéquez	2.496
San Marcos	3,750
Quiché	1,169
Jalapa	474
Alta Verapaz	386
Baja Verapaz	183
Santa Rosa	226
Jutiapa	330
Guatemala	1,156
Chiquimula	180
Total	52,978

Calculado á $30 por quintal, resultan $1.589,340.

La exportación de banano fué como sigue:

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Racimos	Años	Racimos
1892	996 854	1898	186.492
1893	......	1899	236,093
1894	22,193	1900	121,234
1895	42 652	1901	262,691
1896	277,444	1902	239,789
1897	310,194	1903	370,962
Total	1.649,337	Total	1.417,261

Diferencia, 232,076 racimos.

* * *

ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

AÑOS	Banano, racimos	Patatas, quintales
1898	910,501	11,558.63
1899	1 389,030	32,268.31
1900	998,295	42 623.15
1901	986,927	47,800.57
1902	1.497,243	50,389.28
1903	627,560	52,978.00
Totales	6.409,556	237,617 94

Durante el último período, excedió la producción sobre el anterior, en 99,509 racimos de plátanos y 127,676 quintales, 34 libras de patatas. Es seguro que con los trabajos del Ferrocarril al Norte y con la apertura de nuevas vías de comunicación, la industria bananera tomará todo el incremento que debe y constituirá una fuente inagotable de riqueza para la extensa zona productora.

En 1903 su producto ha sido como sigue:

Departamentos		Racimos
Izabal	Banano exportable	370,962
Izabal	Banano de consumo.	27,936
Suchitepéquez	Banano de consumo.	53,096
Retalhuleu	Banano de consumo.	39,563
Zacapa	Banano de consumo.	36,018
Chimaltenango	Banano de consumo.	26.200
Sololá	Banano de consumo.	12,300
Alta Verapaz	Banano de consumo.	11,570
Amatitlán	Banano de consumo.	12,880
Santa Rosa	Banano de consumo	8,198
Chiquimula	Banano de consumo.	7,000
Escuintla	Banano de consumo.	9,987
Sacatepéquez	Banano de consumo.	6,720
Salamá ó Baja Verapaz	Banano de consumo.	3,000
Jalapa	Banano de consumo.	1,270
Jutiapa	Banano de consumo.	860
	Suma	627,560

El de exportación se cotiza á cuatro reales plata el racimo, que da $185,481 plata, y el de consumo á cuatro reales papel ó sean $128,299

Las patatas en 1903, se produjeron así:

Departamentos	Quintales
Quezaltenango	12,760
Chimaltenango	11,132
Sololá	7,620
Huehuetenango	8,800
Totonicapam	3.600
Sacatepéquez	2.496
San Marcos	3,750
Quiché	1,169
Jalapa	474
Alta Verapaz	386
Baja Verapaz	183
Santa Rosa	226
Jutiapa	330
Guatemala	1,156
Chiquimula	180
Total	52,978

Calculado á $30 por quintal, resultan $1.589,340.

La exportación de banano fué como sigue:

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Racimos	Años	Racimos
1892	996.854	1898	186.492
1893		1899	236,093
1894	22,193	1900	121,234
1895	42.652	1901	262,691
1896	277,444	1902	239,789
1897	310,194	1903	370,962
Total	1.649.337	Total	1.417,261

Diferencia, 232,076 racimos.

* * *

ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

AÑOS	Bananos, racimos	Patatas, quintales
1898	910,501	11,558.63
1899	1 389,030	32,268.31
1900	998,295	42 623.15
1901	986,927	47,800.57
1902	1.497,243	50,389.28
1903	627,560	52,978.00
Totales	6.409,556	237,617 94

Durante el último período, excedió la producción sobre el anterior, en 99,509 racimos de plátanos y 127,676 quintales, 34 libras de patatas. Es seguro que con los trabajos del Ferrocarril al Norte y con la apertura de nuevas vías de comunicación, la industria bananera tomará todo el incremento que debe y constituirá una fuente inagotable de riqueza para la extensa zona productora.

En 1903 su producto ha sido como sigue:

Departamentos		Racimos
Izabal	Banano exportable	370,962
Izabal	Banano de consumo.	27,936
Suchitepéquez	Banano de consumo.	53,096
Retalhuleu	Banano de consumo.	39,563
Zacapa	Banano de consumo.	36,018
Chimaltenango	Banano de consumo.	26,200
Sololá	Banano de consumo.	12,300
Alta Verapaz.	Banano de consumo.	11,570
Amatitlán	Banano de consumo.	12,880
Santa Rosa	Banano de consumo	8,198
Chiquimula	Banano de consumo.	7,000
Escuintla	Banano de consumo	9,987
Sacatepéquez	Banano de consumo.	6,720
Salamá ó Baja Verapaz	Banano de consumo.	3,000
Jalapa	Banano de consumo.	1,270
Jutiapa	Banano de consumo.	860
Suma		627,560

La producción de maíz habida el año próximo pasado fué como sigue, por Departamentos:

Departamentos	Quintales
El Quiché	261,643
Huehuetenango	247,100
Chimaltenango	201,100
Jalapa	121,954
Baja Verapaz	158,245
Sacatepéquez	102,519
Guatemala	93,210
Sololá	79,155
Jutiapa	76,874
Zacapa	63,807
Santa Rosa	52,859
Totonicapam	50,160
Alta Verapaz	26,490
Quezaltenango	23,329
Escuintla	20,870
Chiquimula	19,956
Amatitlán	18,805
San Marcos	16.639
Petén	14,330
Retalhuleu	12,781
Izabal	11,710
Suchitepéquez	8,646
Total:	1.682,182

La última cosecha de frijol dió el siguiente resultado:

Departamentos	Quintales
El Quiché	37,786
Baja Verapaz	34,721
Huehuetenango	10,000
Sacatepéquez	9,701
Chimaltenango	7,969
Amatitlán	6,460
Santa Rosa	4,332
Van	104,969

Departamentos	Quintales
Vienen	104,969
Zacapa	4,251
Quezaltenango	4,017
Alta Verapaz	3,636
Chiquimula	3,524
Guatemala	3,517
Sololá	3,304
Jutiapa	2,329
Totonicapam	1,580
Jalapa	1,425
San Marcos	713
Betalhuleu	467
Izabal	346
Escuintla	190
Suchitepéquez	120
Petén	76
Total:	140,464

* * *

BANANO Y PATATAS

Una de las más hermosas plantas tropicales es, sin duda alguna, el plátano. Refiriéndose á él dijo Don José C. del Valle: en la originalidad de su figura, en la belleza de su forma, en el esmalte y extensión de sus hojas, en el corto tiempo que tarda para fructificar, en el poco costo de su cultivo, en la fecundidad con que se reproduce, en la cantidad alimenticia de su fruto, en la harina que da cuando es verde, en los manjares á que se presta cuando está en sazón, en todos los elementos, en fin, que forman un vegetal, se distingue el plátano, gloria de América, riqueza de sus hijos, hermosura de la tierra!

La producción de maíz habida el año próximo pasado fué como sigue, por Departamentos:

Departamentos	Quintales
El Quiché	261,643
Huehuetenango	247,100
Chimaltenango	201,100
Jalapa	121,954
Baja Verapaz	158,245
Sacatepéquez	102,519
Guatemala	93,210
Sololá	79,155
Jutiapa	76,874
Zacapa	63,807
Santa Rosa	52,859
Totonicapam	50,160
Alta Verapaz	26,490
Quezaltenango	23,329
Escuintla	20,870
Chiquimula	19,956
Amatitlán	18,805
San Marcos	16,639
Petén	14,330
Retalhuleu	12,781
Izabal	11,710
Suchitepéquez	8,646
Total:	1.682,182

La última cosecha de frijol dió el siguiente resultado:

Departamentos	Quintales
El Quiché	37,786
Baja Verapaz	34,721
Huehuetenango	10,000
Sacatepéquez	9,701
Chimaltenango	7,969
Amatitlán	6,460
Santa Rosa	4,332
Van	104,969

De la comparación respectiva, despréndese que el aumento de producción está representado por las cantidades de 519,049 quintales, 79 libras para el azúcar, 9,224 cargas para la panela, 147,184 quintales para el mascabado; y 576,014 arrobas para la miel, es decir, que aquélla, en el corto período de seis años, se ha más que duplicado.

Exportación:

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Azúcar, quintales	Años	Azúcar, quintales
1892		1898	61,586 45
1893		1899	83,436.76
1894	6,996 86	1900	64,286.87
1895	3,611.06	1901	61,830.75
1896	1,918.16	1902	40,997.74
1897	225 27	1903	60,393 43
Total	12,751.35	Total	372,532 00

Aumento, 359,780 quintales.

La proporción en que se produce el azúcar, puede verse en el siguiente cuadro demostrativo de la última cosecha:

Departamentos	Quintales
Escuintla	173,349
Amatitlán	19,500
Chiquimula	5,855
Sololá	3,056
Suchitepéquez	3,082
Chimaltenango	3,000
Van	207,842

Departamentos	Quintales
Vienen	207,842
Jalapa	2,175
Zacapa	2,150
Retalhuleu	2,030
Sacatepéquez	12,500
Total:	324,610

Siendo de $35 el valor de cada quintal, la anterior cantidad representa la suma de $9.738,300.

* * *

MAÍZ Y FRIJOL

El maíz, llamado en términos científicos *Zea-Mais*, constituye un ramo agrícola de gran importancia, como que es el alimento popular por excelencia. Es originario de México y Centro-América y generalmente crece muy bien en los terrenos bajos de la costa, pero se produce también feraz, á 2 y más de 3,000 pies sobre el nivel del mar, rindiendo entre nosotros, según la región, dos y á veces hasta tres cosechas anuales. Las variedades son numerosas, pues hay blanco, amarillo, éste es el más común, rojo, negro y jaspeado. Tiene infinidad de aplicaciones, ya para la fabricación de harinas, ya para la de tortillas, ya para la de algunas bebidas fermentadas, siendo útiles hasta las hojas que cubren las mazorcas, y las de la planta que sirven como forraje.

"Es, pues, una verdadera espiga providencial, en la cual nuestros grandes y pequeños agricultores, esos obreros de Dios que interrogan al cielo, como dice Castelar, para pedirle el rocío que debe fecundar la prolífica semilla, que llevan la savia de la vida al hogar de todos los hombres, cifran en ella todas sus

De la comparación respectiva, despréndese que el aumento de producción está representado por las cantidades de 519,049 quintales, 79 libras para el azúcar, 9,224 cargas para la panela, 147,184 quintales para el mascabado; y 576,014 arrobas para la miel, es decir, que aquélla, en el corto período de seis años, se ha más que duplicado.

Exportación:

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Azúcar, quintales	Años	Azúcar, quintales
1892		1898	61,586 45
1893		1899	83,436.76
1894	6,996 86	1900	64,286.87
1895	3,611.06	1901	61,830 75
1896	1,918.16	1902	40,997.74
1897	225 27	1903	60,393 43
Total	12,751.35	Total	372,532 00

Aumento, 359,780 quintales.

La proporción en que se produce el azúcar, puede verse en el siguiente cuadro demostrativo de la última cosecha:

Departamentos	Quintales
Escuintla	173,349
Amatitlán	19,500
Chiquimula	5,855
Sololá	3,056
Suchitepéquez	3,082
Chimaltenango	3,000
Van	207,842

y no requiere nueva plantación sino después de varios años. El azúcar que esta caña produce es fino, y con algún cuidado al fabricarlo sale blanquísimo y refinado como el del comercio.

Muchos frutos y tallos que produce en abundancia nuestro suelo, como la remolacha, el arce, la calabaza, el navo, el coco y la piña, etc., pueden producir también una cantidad notable de azúcar, pero, aparte de que los terrenos grasos y sueltos perjudican el desarrollo de la materia sacarina, la caña contiene más de esta sustancia que todas las plantas hasta hoy conocidas.

La producción ha sido así:

ADMINISTRACIÓN REINA BARRIOS

AÑOS	Azúcar, quintales	Panela, cargas	Mascabado quintales	Miel, arrobas
1892	55,128.00	118,031 00	23,477	192,112
1893	82 284 85	112,889 33	33,203	101,494
1894	65,552.50	170,016.00	35,371	230,975
1895	73,918.62	144,124 00	38,189	304,356
1896	69,696.24	148,232.00	39,598	340,697
1897	123,316.00	146,449.00	41,007	377,038
Totales	469,896.21	839,741.33	210,845	1.546,672

ADMINISTRACIÓN ESTRADA CABRERA

AÑOS	Azúcar quintales	Panela, cargas	Mascabado quintales	Miel, arrobas
1898	113,569	141,620	34,829	539,737
1899	127,353	129,486	53,174	357,877
1900	141,138	113,419	62,347	627,247
1901	79,981	117,353	71,520	176,918
1902	202,295	151,480	66,933	221,932
1903	324,610	185,607	69,226	199,275
Totales	988,946	848,965	358,029	2.122,686

especificar cuáles son las tierras que más convienen al vegetal que estudiamos. Los terrenos que han sido ocupados por bosques durante largos años, convienen mucho á esta planta, porque esas tierras contienen bastante *mantillo* resultado de la descomposición de las hojas y otras materias orgánicas que bajo la influencia de circunstancias favorables se han ido descomponiendo. Este *mantillo* tiene la propiedad de favorecer la desagregación de las tierras arcillosas, y entonces podrán penetrar con mayor facilidad las raíces de la planta y de aumentar la consistencia de los terrenos demasiados sueltos. Como consecuencia de esto, los muy arcillosos se harán más permeables á los agentes atmosféricos, y sufrirán menos del exceso de humedad, cosa sumamente grave en la vida de la caña. También se deduce de los efectos que el *mantillo* produce en las tierras muy sueltas, el que éstas conservan, durante un período de tiempo mayor, la frescura y la humedad que las lluvias le traigan. El terreno para caña deberá ser también profundo y no muy compacto, á fin de facilitar el desarrollo de las raíces y la marcha de éstas con el objeto de buscar en todas las direcciones y capas los alimentos que en el ambiente atmosférico no toman.

El geógrafo Squier dice que la caña de miel es indígena de toda la América Central y de una forma diferente á la asiática que se cultiva en las Indias Occidentales y en los Estados Unidos del Norte, pero más blanda y más delgada y conteniendo proporcionalmente más jugo. Crece, lozanamente, tanto en los llanos como en las montañas en elevaciones de 2,000 á 3,000 pies. Anualmente da dos cosechas

Departamentos	Quintales
Vienen	669,418
Retalhuleu	23,969
Baja Verapaz	13,867
Quiché	10,999
Zacapa	7,038
Chiquimula	6.631
Guatemala	2.386
Izabal	2,000
Jutiapa	1,150
Huehuetenango	968
Jalapa	481
Producto general en 20 departamentos	738,905

Esta cantidad es con reducción á oro de todo el café, pues sumando indistintamente oro con pergamino da un total de 788,436 quintales.

Tomando como precio medio del café, $60 por quintal en el país con moneda nacional, resultan $44.334,300.

* * *

CAÑA DE AZÚCAR

Con excepción de las localidades de temperatura muy fría, la caña de azúcar vegeta con más ó menos exuberancia en todo el territorio de la República.

Una opinión autorizada sobre "Terrenos propios para la caña de azúcar," dice que con respecto á esto puede afirmarse, como con relación á todos los vegetales, que cualquier terreno le conviene, siempre que concurran una infinidad de circunstancias tales como humedad, calor y abonos minerales y orgánicos en cantidad suficiente, para que aseguren la vida próspera de esos seres. Pero como eso no sucede sino en muy raros casos, de ahí la necesidad de

El cultivo del café hállase distribuído así:

DEPARTAMENTOS	Municipios	Propietarios	Extensión sembrada: Caballerías	Extensión sembrada: Manzanas	Número de arbustos	Colonos en las fincas
Guatemala	14	82	9	4	[illegible]	458
Sacatepéquez	8	123	43	35	[illegible]	2,000
Amatitlán	8	68	162	9	[illegible]	2,351
Escuintla	8	47	88	25	[illegible]	2,225
Chimaltenango	4	74	842	6	[illegible]	4,006
Sololá	6	108	145		[illegible]	3,787
Quezaltenango	8	171	748	44	[illegible]	14,912
Retalhuleu	8	35	63	52	[illegible]	2,132
San Marcos	6	68	237	5	14,276,000	9,126
Huehuetenango	5	6	1	37	97,000	106
Quiché	2	9	8	43	343,000	230
Alta Verapaz	12	192	145	41	[illegible]	3,783
Baja Verapaz	6	46	10	44	648,000	608
Petén	3	17	1	37	97,000	106
Izabal	2	40	4	8	248,000	317
Zacapa	4	41	9	17	577,000	458
Chiquimula	6	70	6	36	408,000	292
Jalapa	4	25	2	6	[illegible]	99
Jutiapa	9	23	2	37	177,000	71
Totales	114	1,275	2,030	8	127,755,000	47,027

Para que se juzgue la potencia productora de cada uno de los departamentos de la República, damos en seguida el detalle de la cosecha levantada el año próximo pasado:

Departamentos	Quintales
Suchitepéqez	127,301
San Marcos	103,270
Quezaltenango	69,973
Chimaltenango	99,650
Sololá	68,104
Escuintla	64,356
Santa Rosa	42,976
Amatitlán	38,700
Sacatepéquez	29 222
Alta Verapaz	25,866
Van	669,418

observa revela que en los últimos años, como ya se ha demostrado, se ha producido mayor número de quintales tanto en oro como en pergamino.

Calcúlase ocupada con plantaciones de café, una extensión de 2,030 caballerías, 8 manzanas; mas no está todo en absoluto buen estado. Sin embargo, tomando en consideración los daños causados por las erupciones volcánicas, la decadencia de algunos cafetales demasiado viejos ya, la ocupación de brazos en levantar las ruinas de Quezaltenango, San Marcos, Sololá y otras ciudades dañadas por los terremotos, apesar del movimiento militar de enero á abril, y habiéndose atendido con oportunidad los caminos, los puentes, los ferrocarriles y demás obras públicas, la cosecha del año recién pasado ha sido superior á todas las de los años anteriores y se espera que la de éste superará aún mucho más.

Siendo 2,030 caballerías 8 manzanas las que contienen fincas de café, y tomando como base el número de árboles que denuncian los informes, es decir, 127.755,000, corresponden 62,342 á cada caballería, dejando el espacio necesario para caminos, cercas etc., y la distancia de tres varas entre mata y mata, que es la más generalmente aceptada por los finqueros que saben estudiar todas las circunstancias del negocio.

El cultivo del café está distribuído en casi todo el territorio nacional, con excepción de Totonicapam por su clima demasiado frío, y el Petén que está casi aislado por las grandes distancias que lo separan del mar.

En el período comprendido entre 1898 y 1903, la exportación fué como sigue:

AÑOS	Quintales en Oro	Quintales en Pergamino
1898	334,461.21	491,517.62
1899	327,460.14	514,484.46
1900	323 663.00	406,163.38
1901	364,480.53	389,655 00
1902	443,138.36	413,605.98
1903	368,844 27	262,660.93
Totales	2.162,047.51	2.478,087.37

Total de café en oro, exportado durante la Administración Reina Barrios	3.738,104.17
Total de café en oro, exportado durante la Administración Estrada Cabrera	4.227,120.31
Aumento á favor de esta última	489,016.14

Tenemos, pues, para 1892–1897:

Café producido, en oro	4.251,652.20
Café exportado, en oro	3.738,104.17
Quedó para el consumo	513,548.03

Para 1898–1903:

Café producido, en oro	4.966,279.53
Café exportado, en oro	4.227,120.31
Quedó para el consumo	739,159.22

Resulta un promedio de 85,591.37 quintales de café para cada año de la Administración Reina Barrios, y de 123,193.20 para cada año de la Administración Estrada Cabrera. La diferencia que se

Tenemos, pues, para los años de 1892 á 1897:

Producción de café en oro	2.802,484.36
1.739,001.41 quintales en pergamino, reducidos á oro	1.449,167.84
Tótal	4.251,652.20

Para el período de 1898 á 1903:

Producción de café en oro	2 654,362.13
2.774,300.88 quintales en pergamino, reducidos á oro	2.311,917.40
Total	4 966,279 53

Da por resultado que, durante la Administración del señor Licenciado Estrada Cabrera, se han producido, no obstante las malas circunstancias apuntadas, 714,627 quintales 33 libras, de café en oro más que durante la Administración pasada, que representan nada menos que el valor de una buena cosecha anual.

Durante la Administración Reina Barrios hubo la siguiente exportación de café:

AÑOS	Quintales en Oro	Quintales en Pergamino
1892	386,149.62	131 865 66
1893	442.326 92½	195,096 14
1894	396.229.74	218,157.49
1895	416,857.30	274,741.40
1896	441,429 46	246,306 87
1897	476,054 00	348,701.00
Totales	2 559,047.04½	1.414,868.56

Río Inciénso

Puente

Trazo

Arroyo

Muro

Arroyo

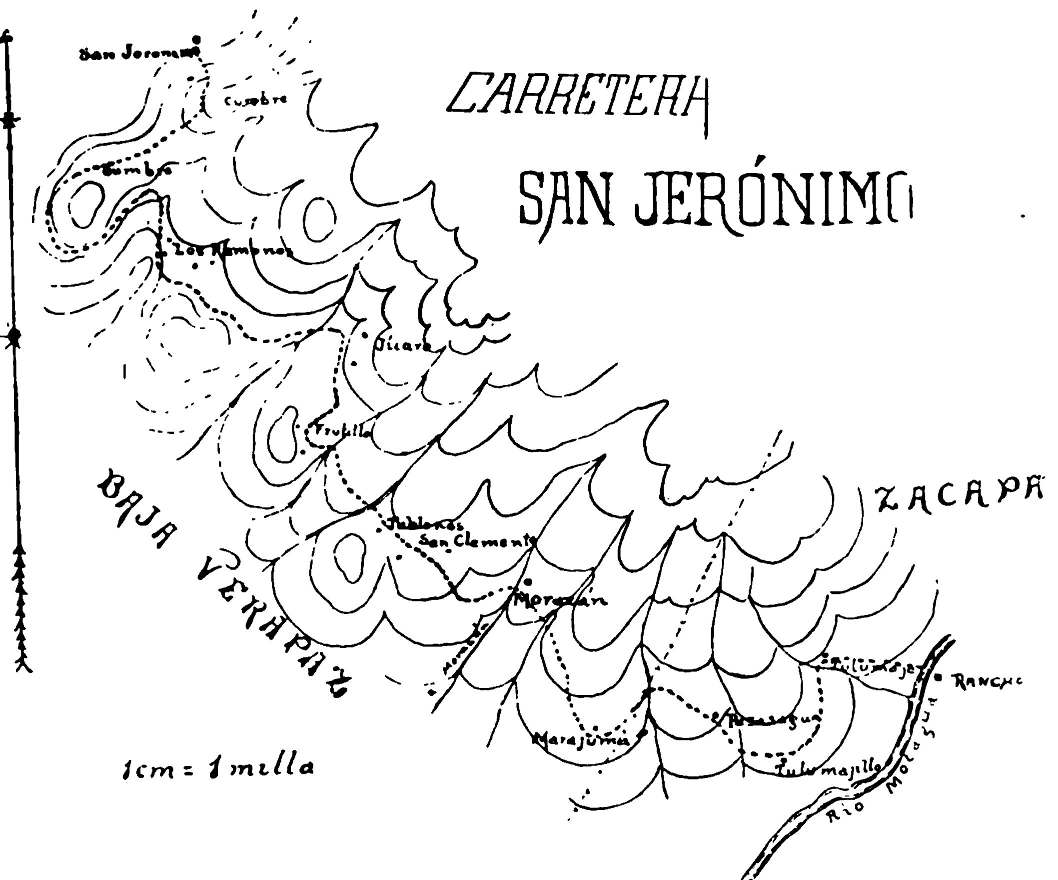
Arroyo

Trazo

Guarda

CARRETERA DEL INCIENSO

$\frac{1}{10{,}000}$


CARRETERA
SAN JERÓNIMO
San Jerónimo
Cumbre
Los Ramones
Jícaro
Trujillo
Jablones
San Clemente
Morazán
Marajuma
Pasasagua
Tulumajillo
Rancho
Río Motagua
ZACAPA
BAJA VERAPAZ
1cm = 1 milla

Francisco California, y de México y el Perú. Al presente el cultivo crece de día en día, mediante las instrucciones impartidas por el Gobierno y las primas ofrecidas.

Por no encontrar los datos referentes á 1892-1897, sólo publicamos los siguientes:

Años	Quintales
1898	3,711.75
1899	3,422.97
1900	3,278.58
1901	3,134.19
1902	6,501.04
1903	9,868.00
Total	29,916.53

La última cosecha fué obtenida en los siguientes lugares:

Departamentos	Quintales
Jutiapa	2,958
Santa Rosa	1,715
San Marcos	1,230
Chiquimula	1,102
Sololá	843
Retalhuleu	480
Baja Verapaz	436
Izabal	240
Quezaltenango	232
Escuintla	230
Alta Verapaz	195
Petén	127
Jalapa	80
Total	9,868

que á razón de $50 quintal, dan $493,400.

* * *

AVENA

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Fanegas	Años	Fanegas
1892	2,600	1898	3,278
1893	4,656	1899	3,394
1894	3,438	1900	3,336
1895	4,047	1901	3,365
1896	2,635	1902	3,350
1897	1,224	1903	722
Total	18,600	Total	17,445

Baja, 1,155 fanegas.

Producción en el año próximo pasado:

Departamentos	Quintales
Quezaltenango	128
Sololá	276
Totonicapam	115
Chimaltenango	117
Huehuetenango	86
Total	722

que se estiman en $14,440, á $20 cada uno.

* * *

CEBADA

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Fanegas	Años	Fanegas
1892	2,847	1898	2 634
1893	2,752	1899	3,116
1894	4,106	1900	11,928
1895	5.429	1901	14.334
1896	3,912	1902	12,037
1897	2,595	1903	24 740
Total	21,641	Total	68,789

Aumento, 47,148 fanegas.

Durante el año de 1903, fué obtenida la cosecha, como sigue:

Departamentos	Quintales
Chimaltenango	3,650
Sololá	4,370
Quezaltenango	6,500
Sacatepéquez	3,810
Guatemala	2,800
Totonicapam	3,610
Total	24,740

Producto á $25 cada uno, $618,500.

* * *

TABACO

Administración Reina Barrios		Administración Estrada Cabrera	
Años	Quintales	Años	Quintales
1892	9,912.00	1898	9,341 21
1893	2,773.50	1899	10,922 60
1894	14,740.68	1900	11,213.30
1895	12,970.82	1901	10,358.65
1896	11,085 84	1902	10,481 32
1897	15,200.96	1903	10,504.00
Total	66,683 80	Total	62,821.08

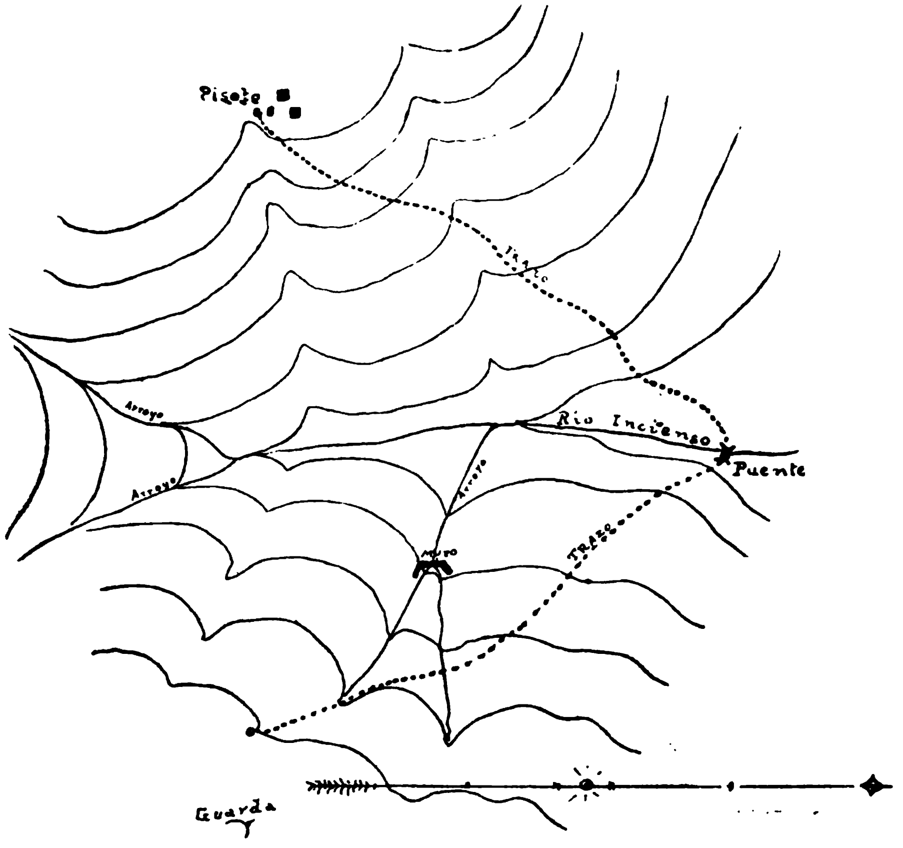
Diferencia, 3,862 quintales, 72 libras.

El tabaco producido en 1903, fué como sigue:

Departamentos	Quintales
Chiquimula	6,160
Jutiapa	1,288
Jalapa	484
Chimaltenango	876
Zacapa	437
Quiché	448
Guatemala	330
Quezaltenango	137
Alta Verapaz	128
Escuintla	116
Sacatepéquez	54
Retalhulen	46
Total	10,504

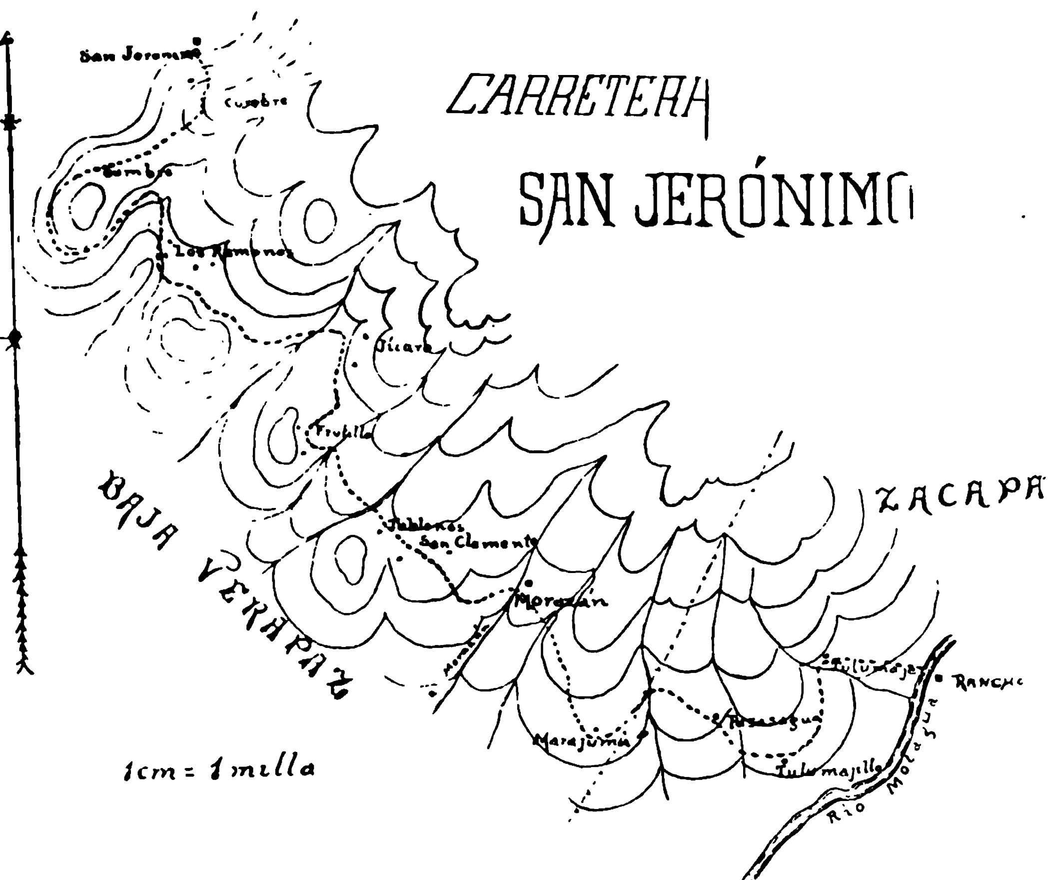
Que, á $200 quintal, importan $2.100,800.

* * *



CARRETERA DEL INCIENSO

$\frac{1}{10{,}000}$


CARRETERA
SAN JERÓNIMO
San Jerónimo
Cumbre
Los Ramones
Jícaro
Trujillo
San Clemente
Morazán
ZACAPA
BAJA VERAPAZ
Marajuma
Pasasagua
Tulumajillo
Tulumaje
Rancho
Río Motagua
1cm = 1 milla

Con excepción del chaparro salado y del maíz que pidió el Ministerio de Fomento, todo resultó bien y se espera la propagación de todas esas plantas.

En los departamentos de clíma frío, se ensayó con buen éxito el trigo providencial; la coca, se produce fácilmente, desarrolla bien y fructifica sin dificultad.

Las frutas de California se logran con algún cuidado y las legumbres y flores extranjeras se aclimatan fácilmente.

* * *

ALGODÓN

Departamentos	Quintales
Sololá	200
Alta Verapaz	123
Escuintla	76
Chiquimula	28
Baja Verapaz	36
Jalapa	54
Jutiapa	37
Quiché	26
Quezaltenango	34
Sacatepéquez	29
Chimaltenango	18
Amatitlán	14
Guatemala	16
Total	691

Que á $75 el quintal, arrojan $51,825.

* * *

YUCA

Departamentos	Quintales
Jalapa	1,870
Izabal	1,233
Escuintla	1 164
Retalhuleu	1,039
Alta Verapaz	711
Van	6,017

Departamentos	Quintales
Vienen	6,017
Chiquimula	516
Jutiapa	340
Zacapa	278
Santa Rosa	264
Sololá	171
Baja Verapaz	144
Petén	136
Suchitepéquez	88
Total	7,954

A $15 por quintal, son $319,310.

* * *

GARVANZO

Departamentos	Quintales
Sololá	456
Amatitlán	179
Sacatepéquez	122
Total	757

Vale $20 el quintal: $15,140.

* * *

HABAS

Departamentos	Quintales
Quezaltenango	1,210
Chimaltenango	1,114
El Quiché	376
Totonicapam	140
Sololá	112
San Marcos	198
Total	3,150

A $25 cada quintal, son $78,750

* * *

FORRAJES SECOS

Departamentos	Toneladas
Guatemala	3,400
Chimaltenango	2,500
Sacatepéquez	2,200
Sololá	750
Quezaltenango	2,000
Totonicapam	600
Amatitlán	365
Total	11,815

A $20 cada tonelada, son $236,300.

* * *

FORRAJES VERDES

Departamentos	Manojos
Guatemala	480,000
Sacatepéquez	30,000
Chimaltenango	26,000
Sololá	10,000
Quezaltenango	40,000
Escuintla	16,000
Suchitepéquez	14,000
Total	646,000

* * *

CACAHUATE (MANILLA)

Departamentos	Quintales
Amatitlán	3,470
Sololá	850
Total	4,320

A razón de $25 el quintal, son $108,000.

* * *

Los artículos relacionados son producidos por cinco mil ochocientas sesenta y tres fincas cultivadas con potreros, plantas forrajeras, etc., etc, poco más ó menos, y por tres mil dedicadas al cultivo de café, en todas las cuales trabajan, aproximadamente, cuatrocientos veinticinco mil ochocientos setenta y dos jornaleros.

* * *

Además de los productos agrícolas que hemos especificado, existen muchos otros que la estadística no se ha cuidado de recoger y que no por eso carecen de importancia, si nó para la exportación, que acaso sea relativamente limitada ó nula, si para el gran consumo diario de la República y representan, por lo tanto, valores dignos de tomarse en consideración por estadístas, economistas y hombres de estudio: entre ellos figuran la zarzaparrilla, el genjibre, el añil, la vainilla, la leña y sus derivaciones, el sebo vegetal, las resinas y tantísima y excelente variedad de frutas.

Saliéndonos de la producción para entrar en el terreno de la industria, encontramos también multitud de objetos de general consumo, como sal, salitre, cal, ladrillo, teja, adobe, muebles finos y ordinarios, ropa, sombreros, calzado, cueros de res, pieles de venado, de jabalí, de iguana, y de tigrillo, impresiones, etc., etc., que, en el consumo ordinario, representan valores que no podemos puntualizar, pero que sí alcanzan elevadísima cifra.

* * *

Como complemento, damos en seguida la estadística de nuestra importación y exportación durante la Administración Estrada Cabrera:

Años	Importación	Exportación
1898	$ 4.850,835 15	$ 4.881,733.42
1899	3.757,555.00	8.370,555.69
1900	3.127,102 06	7.393,203.84
1901	4.258,956.37	7.519,485.35
1902	4.016,869.79	9.031,507.73
1903	2.971,638 01	6 718,986.01
Totales	$22.982,956.38	$43.915,472.04

Como puede observarse, el monto de nuestras exportaciones en los seis años comprendidos entre 1898 y 1903, fué, en oro, de $43.915,472.04 y el de nuestras importaciones, de $22.982,956.38. De modo, pues, que el exceso de la exportación sobre la importación, es de $20.932,515.66, cifra halagadora que demuestra que, hoy por hoy, nuestra producción nacional, no sólo nos ofrece lo necesario para el gran consumo de la República, sino que deja para la exportación, cantidad doble de la que representan las importaciones.

Tal hecho, basado en los números que arroja nuestro comercio internacional, revela por manera elocuente, la inmensa riqueza que atesora nuestro suelo y la energía de gobernantes y gobernados para hallar fuerza en la misma desgracia y triunfar de ella por la constancia, la actividad, la fé y el amor al trabajo.

Hemos comparado la Administración del señor Licenciado Estrada Cabrera con la del General Reyna Barrios, por varias razones: porque, la comparación

es justa dada la igualdad del número de años; porque, como aquélla es la más próxima, conservamos de ella mejor memoria; y, en fin, porque durante ella reinó la paz, salvo el año de 1897, y se ha tenido como una de las épocas más florecientes y de mayor boato y empuje.

Bien sabemos que al señor Estrada Cabrera le tocó una herencia fatal, compuesta de deudas enormes, de síntomas revolucionarios, de mal estar social y hasta de rencores políticos: con todo, de nuestro trabajo haga cada cual el estudio analítico que quiera, y después diga con la sinceridad y la justicia de la honradez, si, en las condiciones apuntadas, era humanamente posible hacer más y si no hay real, positivo y notabilísimo adelanto en los ramos en que nos hemos ocupado.

El país no está agotado ni sus hijos abatidos por las inclemencias de la Naturaleza: ven en el trabajo su redención, cifran en la paz sus esperanzas y tienen su escudo en la Libertad y en la garantía de sus leyes.

Ardua, escabrosa y compleja ha sido la labor del señor Estrada Cabrera: pero ella demuestra, desde luego, la energía de su carácter, su acendrado patriotismo y la potencia de su intelectualidad.

Vamos á cerrar estas líneas con las siguientes palabras con que el genial Carlyle, en la conclusión de su hermoso libro *Pasado y Presente*, hace un llamamiento universal al trabajo:

"A vosotros, obreros, á vosotros que ya trabajáis y os habéis convertido en hombres, nobles y honrados en cierto modo, á vosotros os llama el universo

entero para que realicéis una obra y una nueva nobleza. Subyugad la rebelión, la discordia y la desesperación que por todas partes se extienden, empleando vuestra humanidad, vuestra justicia, vuestra caridad y vuestra sabiduría. El Caos es oscuro, profundo como el infierno: haced que brote la luz y veremos, en vez de Caos, un mundo verde y florido.

¡Oh, esto es grande y no hay grandeza mayor! Haced un ángulo de la Creación un poco más fértil, mejor, más digno de Dios; haced que algunos corazones humanos sean más sabios, más viriles, más dichosos, más benditos y menos malditos. He aquí la obra para un Dios. El negro infierno del motín, del salvajismo y de la desesperación, puede trocarse gracias á la humana energía, en una especie de cielo. Libre de negruras, de motín, de las causas de motín, la eterna bóveda azul del cielo se extenderá sobre el infierno mismo, sobre sus hábiles mecanismos y sus elevadas chimeneas, cual si fuera sobre seres engendrados por el propio cielo. Dios y todos los hombres contemplarán este paraíso con alegría.

Libre de deformidades, de manchas virulentas, sin haber costado á los hombres derramamiento de lágrimas ó de sangre de sus corazones, el noble y fructífero trabajo progresará, ennobleciéndose más y más cada día; grande y único milagro del hombre, por virtud del cual se eleva, literalmente, desde los lugares más bajos del mundo, hasta los divinos cielos. Labradores, tejedores, constructores, profetas, poetas, reyes, Brindleys y Gœthes, Odins y Arkwrights, todos mártires, nobles y dioses-formáis

parte del mismo ejército, ejército inconmensurable, eternamente en marcha desde el principio del mundo. Legión enorme que todo lo conquista, coronada de llamas, en la cual todo soldado es noble; legión sagrada y la única noble. ¡Que los que en ella no formen se oculten y tiemblen por su propia suerte! Las condecoraciones en el ojal no pueden ennoblecerlos; ni montones de insignias de las Ordenes del Baño ó de la Jarretiera ni ningún otro artificio podrá hacerlos nobles; no tienen más medio que alistarse virilmente, formar valientemente en este ejército, y marchar con él."

